REVUE DE PRESSE

Été 2026

La Chaîne Logistique du Froid
Transfrigoroute France

62 articles et une présentation de dossier
Avril à septembre 2026 • Édition du 11 septembre 2026

Les enjeux pour les adhérents

La hausse des coûts énergétiques, les canicules et la transformation des circuits alimentaires placent la continuité du froid au centre des décisions. Les entreprises doivent adapter leurs capacités et leurs matériels tout en préservant leurs marges et la qualité de service.

Cette revue s'adresse aux adhérents de deux organisations professionnelles : LCLF représente les entreprises du transport et de la logistique frigorifiques ; Transfrigoroute France représente les fournisseurs de matériels et de services destinés aux transporteurs frigorifiques. Les synthèses restituent les faits, les chiffres et les évolutions présentés dans les articles. Les projets et prévisions restent présentés à la date de publication des articles.

Sources

Les Échos
L'Officiel des Transporteurs
Le Monde du Surgelé
LSA

SOMMAIRE

01 Télétravail, besoin de réconfort… les ventes de glaces en rayon portées par de nouvelles habitudes de consommation

Les Échos • 13 avril 2026 • p. 6

02 Camions électriques : comment une start-up chinoise prépare son implantation en France

Les Échos • 15 avril 2026 • p. 7

03 Tesla Semi : les camions électriques d'Elon Musk s'apprêtent à débarquer sur les routes américaines

Les Échos • 15 avril 2026 • p. 8

04 « C'est un marché colossal, on ne peut pas l'ignorer » : Geodis investit dans le transport de médicaments aux Etats-Unis

Les Échos • 7 mai 2026 • p. 9

05 Anticiper, s'adapter, arbitrer : le quotidien des risks managers face à l'incertitude

Les Échos • 21 mai 2026 • p. 10

06 « Un effondrement historique » : asphyxiés par les prix de l'essence, les transporteurs routiers au bord du gouffre

Les Échos • 27 mai 2026 • p. 11

07 Choose France 2026 : Scania investit dans son usine d'Angers pour assembler des camions électriques

Les Échos • 1 juin 2026 • p. 12

08 Tesla, Renault, Volvo : pourquoi les poids lourds passent à l'électrique

Les Échos • 2 juin 2026 • p. 13

09 Le carrossier automobile Durisotti mis en liquidation

Les Échos • 4 juin 2026 • p. 14

10 Avec Agoralim, l'extension du marché de Rungis se dessine enfin au nord de Paris

Les Échos • 5 juin 2026 • p. 15

11 « Trois fois le poids du secteur de l'hôtellerie-restauration » : les métiers du transport montrent leurs muscles pour peser dans le débat

Les Échos • 18 juin 2026 • p. 16

12 Les utilitaires légers électriques gagnent du terrain en France

Les Échos • 30 juin 2026 • p. 17

13 Carrefour lance son offensive contre Grand Frais avec un premier magasin Match Frais

Les Échos • 4 juillet 2026 • p. 18

14 Le process bien huilé des herbes surgelées Darégal

Les Échos • 7 juillet 2026 • p. 19

15 Agoralim : les acteurs économiques du Val-d'Oise créent un « fan-club »

Les Échos • 16 juillet 2026 • p. 20

16 Cybercab, robots, conduite autonome.... Tesla accélère ses investissements mais dépense encore trop peu pour sa grande transformation

Les Échos • 23 juillet 2026 • p. 21

SOMMAIRE SUITE

17 « On s'adapte beaucoup plus rapidement que par le passé » : quand les canicules redessinent les rayons des supermarchés
Les Échos • 3 août 2026 • p. 22

18 Casino sécurise 1,3 milliard d'euros auprès des banques pour mener sa relance
Les Échos • 6 août 2026 • p. 23

19 Déjà 28 % des ventes : comment la Chine électrifie ses camions à toute allure
Les Échos • 21 août 2026 • p. 24

20 Automobile : la grande bataille du made in Europe
Les Échos • 30 août 2026 • p. 25

21 Logistique : comment Geodis a emporté la partie sur le groupe Deret
Les Échos • 1 septembre 2026 • p. 26

22 Le marché européen des camions guetté par une offensive chinoise
Les Échos • 4 septembre 2026 • p. 27

23 Gaz, diesel, électricité : le spectre d'une nouvelle crise de l'énergie
Les Échos • 9 septembre 2026 • p. 28

24 Guerre au Moyen-Orient : le prix du pétrole s'installe au-dessus de la barre des 100 dollars le baril
Les Échos • 9 septembre 2026 • p. 29

25 « La consommation tient, pour l'instant » : derrière les chiffres corrects de la rentrée, l'inquiétude des supermarchés
Les Échos • 9 septembre 2026 • p. 30

26 Camions électriques : Vinci va piloter un réseau de rechargement européen de très haute puissance
Les Échos • 10 septembre 2026 • p. 31

27 Emilie Mauffrey, au volant de 5.000 camions
Les Échos • 11 septembre 2026 • p. 32

28 Pourquoi l'économie a encore peu souffert des canicules de cet été
Les Échos • 11 septembre 2026 • p. 33

29 AG de l'AFT : révéler les métiers et susciter les vocations
L'Officiel des Transporteurs • 18 juin 2026 • p. 34

30 Électrification des poids lourds : « Je suis particulièrement inquiet pour la Corse »
L'Officiel des Transporteurs • 22 juin 2026 • p. 35

31 Agence Reichstett (67) de STEF : "Cette extension permet de supprimer les situations de débord et ainsi de faciliter le pilotage"
L'Officiel des Transporteurs • 29 juin 2026 • p. 36

32 STEF signe un plan national pour un recrutement plus inclusif avec France Travail et Cheops
L'Officiel des Transporteurs • 16 juillet 2026 • p. 37

SOMMAIRE SUITE

33 Le Groupe Clareton (34) reprend les Transports HTA (34)
L'Officiel des Transporteurs • 16 juillet 2026 • p. 38

34 Olano renforce son réseau dans les Hauts-de-France avec l'acquisition des Transports NVT
L'Officiel des Transporteurs • 23 juillet 2026 • p. 39

35 STEF affiche une hausse de 11 % de son chiffre d'affaires au deuxième trimestre
L'Officiel des Transporteurs • 27 juillet 2026 • p. 40

36 [Dossier] Mix énergétique : comment le gérer et... le vendre ?
L'Officiel des Transporteurs • 12 août 2026 • p. 41

37 Livraison du dernier kilomètre : la France autorise la circulation des robots autonomes
L'Officiel des Transporteurs • 17 août 2026 • p. 42

38 Écotaxe poids lourds : deux décrets précisent le cadre avant le lancement du R-Pass
L'Officiel des Transporteurs • 19 août 2026 • p. 43

39 Jungheinrich mise sur l'IA pour automatiser le chargement des camions
L'Officiel des Transporteurs • 19 août 2026 • p. 44

40 Pierre Transports (49) en pleine phase de développement
L'Officiel des Transporteurs • 20 août 2026 • p. 45

41 Tesla dévoilera son Semi européen à l'IAA, neuf ans après sa présentation
L'Officiel des Transporteurs • 21 août 2026 • p. 46

42 Carrier Transicold mise sur la batterie qui survit à la remorque
L'Officiel des Transporteurs • 26 août 2026 • p. 47

43 Bruxelles fixe le coefficient qui mesurera le vieillissement des poids lourds
L'Officiel des Transporteurs • 27 août 2026 • p. 48

44 Disparition de Christian Guéry, fondateur des Transports C. Guéry (47) et (66)
L'Officiel des Transporteurs • 31 août 2026 • p. 49

45 Les immatriculations de poids lourds stagnent en France mais progressent en Europe
L'Officiel des Transporteurs • 31 août 2026 • p. 50

46 Aide au véhicule, facturation électronique... ce qui change dès le 1er septembre pour le TRM
L'Officiel des Transporteurs • 31 août 2026 • p. 51

47 Cinq candidats à l'innovation avant l'IAA de Hanovre
L'Officiel des Transporteurs • 1 septembre 2026 • p. 52

48 Aides carburant : le transport routier de marchandises écarté de la reconduction
L'Officiel des Transporteurs • 3 septembre 2026 • p. 53

SOMMAIRE SUITE

49 Groupe STEF : un premier semestre 2026 marqué par une forte progression des résultats
L'Officiel des Transporteurs • 4 septembre 2026 • p. 54

50 Froid connecté : Thermo King et Volvo sortent le smartphone de la cabine
L'Officiel des Transporteurs • 7 septembre 2026 • p. 55

51 La recharge des poids lourds à la traîne face aux exigences d'AFIR
L'Officiel des Transporteurs • 8 septembre 2026 • p. 56

52 Anaïs Raulet-Malvaux (Groupement FLO) : « Partager les expériences et construire des projets communs »
L'Officiel des Transporteurs • 8 septembre 2026 • p. 57

53 Décarbonation des poids lourds : l'alliance inédite entre l'IRU et l'ONG T&E pour interpeller Bruxelles
L'Officiel des Transporteurs • 8 septembre 2026 • p. 58

54 En ville, le camion circule souvent mieux que la voiture, y compris à Paris
L'Officiel des Transporteurs • 9 septembre 2026 • p. 59

55 Poids lourds : l'électrique progresse, les constructeurs réclament un coup d'accélérateur
L'Officiel des Transporteurs • 11 septembre 2026 • p. 60

56 STEF accompagne la montée en puissance des glaces Mars
Le Monde du Surgelé • 15 juin 2026 • p. 61

57 Denis Bertin prend la présidence de La Chaîne Logistique du Froid
Le Monde du Surgelé • 8 juillet 2026 • p. 62

58 Le vrai coût des ruptures dépasse largement les ventes perdues
Le Monde du Surgelé • 22 juillet 2026 • p. 63

59 Petit Forestier élargit le terrain de jeu du froid statique
Le Monde du Surgelé • 10 septembre 2026 • p. 64

60 « Le dernier kilomètre est un défi économique » : Picard déploie une organisation de haute précision pour livrer à domicile
LSA • 10 septembre 2026 • p. 65

61 Les produits surgelés à la conquête du dernier kilomètre La livraison à domicile le prochain défi du marché
LSA • 11 septembre 2026 • p. 66

62 « Le marché est en pleine transformation » : Chronofresh impose le colis dans la chaîne logistique du froid
LSA • 11 septembre 2026 • p. 67

63 Picard, Chronofresh, Banquiz : les acteurs des produits surgelés à la conquête du dernier kilomètre
LSA • 11 septembre 2026 • p. 68

Les Échos / ARTICLE 01

Télétravail, besoin de réconfort… les ventes de glaces en rayon portées par de nouvelles habitudes de consommation

Publié le 13 avril 2026

Lire l'article en ligne — Les Échos

Synthèse

Le marché français des glaces en distribution atteint 1,6 milliard d'euros en 2025, en hausse de 10 %, selon les données NielsenIQ présentées par l'Association des entreprises des glaces. La météo favorable explique une partie du résultat, mais la consommation s'étale davantage sur l'année. L'été représente environ 60 % du chiffre d'affaires, avec des différences importantes entre formats.

Les écarts entre formats sont significatifs : les pots réalisent 58 % de leurs ventes en été, contre plus de 75 % pour certaines autres présentations. Les bouchées ont atteint neuf millions d'unités vendues en 2025, en hausse de 200 %, selon les données présentées. Les industriels demandent aussi une meilleure implantation des petits formats en magasin, près des zones d'achat d'impulsion, et des volumes suffisants pour éviter les ruptures.

Les pots et les bouchées favorisent de nouveaux moments de consommation : pause à domicile, télétravail, plaisir individuel ou consommation nomade. Les industriels multiplient les innovations pour toucher les adultes et accompagner le vieillissement de la population. Les petits formats, le premium et les arguments nutritionnels élargissent les occasions d'achat. Cette dynamique exige aussi une meilleure visibilité en magasin et des volumes suffisants sur les références recherchées. L'article souligne enfin la concurrence possible des appareils permettant de fabriquer sa glace à domicile. La croissance du rayon repose donc sur une transformation des usages autant que sur les températures estivales.

Les Échos / ARTICLE 02

Camions électriques : comment une start-up chinoise prépare son implantation en France

Publié le 15 avril 2026 • Mise à jour le 16 avril 2026

Lire l'article en ligne — Les Échos

Synthèse

Windrose Technology avance dans son projet d'assemblage de camions électriques près de Valenciennes. Annoncé lors de Choose France 2025, l'investissement de 175 millions d'euros vise une production à partir de 2027 et environ 300 salariés. Le Global E700, à conduite centrale et cabine aérodynamique, a obtenu son homologation européenne en janvier. Le constructeur annonce un prix proche de 250 000 euros et une autonomie supérieure à 610 kilomètres.

Le montage immobilier prévoit un site de 94 800 m² près d'Onnaing, préparé par l'aménageur PRD puis destiné à être détenu par un investisseur et loué au constructeur. L'autorisation obtenue ouvre une période d'examen des recours. L'homologation permet également d'envisager de premiers véhicules importés et une précommercialisation, en attendant la production locale. Les batteries et d'autres composants doivent venir de Chine, ce qui laisse ouverte la question des soutiens publics accessibles.

Le projet industriel a franchi plusieurs étapes administratives, dont le permis de construire et l'autorisation environnementale fin mars. À la date de l'article, les travaux et les recrutements locaux n'ont toutefois pas commencé. Windrose prévoit un démarrage limité en Belgique, puis un transfert en France, avec des composants importés de Chine. Le montage immobilier et l'accès aux soutiens européens restent des éléments à préciser. L'article décrit donc une arrivée crédible d'un nouvel acteur, mais encore dépendante du financement, de l'industrialisation et des conditions de marché.

Les Échos / ARTICLE 03

Tesla Semi : les camions électriques d'Elon Musk s'apprêtent à débarquer sur les routes américaines

Publié le 15 avril 2026

Lire l’article en ligne — Les Échos

Synthèse

Tesla prépare la montée en cadence de son camion Semi aux États-Unis après plusieurs années de retard. L’article d’avril annonce une usine dédiée inaugurée en mars dans le Nevada et des premières livraisons attendues durant l’été. Le véhicule adopte une cabine à conduite centrale et une architecture conçue autour de l’électrique. Les retours d’utilisateurs pilotes ont participé aux évolutions du programme.

Le constructeur a annoncé une soixantaine de sites de mégachargeurs sur les grands corridors américains. Leur puissance de 1,2 MW doit permettre, selon les performances présentées, de récupérer jusqu’à 60 % de batterie en trente minutes. La Californie soutient aussi l’adoption avec près de 200 millions de dollars destinés à subventionner plus de mille commandes. Le lancement dépend ainsi autant du financement et des infrastructures que de la capacité de l’usine à produire.

Deux versions sont présentées, avec des autonomies annoncées supérieures à 500 et 800 kilomètres. Des essais chez de grands logisticiens soutiennent l’intérêt pour le véhicule, mais le coût d’achat reste élevé et le tarif public n’est pas confirmé. La presse spécialisée évoque jusqu’à 300 000 dollars pour la longue distance. Le réseau de mégachargeurs doit encore se développer pour permettre une exploitation à grande échelle. Les capacités et volumes de production évoqués sont des prévisions à la date de l’article, non un bilan de livraisons réalisées. L’accès au marché européen reste alors sans calendrier précis.

Les Échos / ARTICLE 04

« C'est un marché colossal, on ne peut pas l'ignorer » : Geodis investit dans le transport de médicaments aux Etats-Unis

Publié le 7 mai 2026 • Mise à jour le 10 mai 2026

Lire l’article en ligne — Les Échos

Synthèse

Geodis inaugure à Chicago un entrepôt à température dirigée destiné aux produits pharmaceutiques thermosensibles. Implanté près de l’aéroport O’Hare, le site doit renforcer la maîtrise des opérations et répondre aux exigences de qualité des laboratoires. L’entreprise explique que ces clients privilégient des prestataires disposant de leurs propres infrastructures afin de limiter les risques.

New York, Los Angeles et Atlanta figurent parmi les implantations possibles évoquées ; les équipes locales sont déjà formées à la manipulation de ces produits. Les États-Unis constituent le deuxième marché de Geodis derrière la France. Le groupe estime que les relocalisations pharmaceutiques pourraient créer des flux supplémentaires d’ingrédients et de produits finis, malgré les tensions commerciales. Le développement américain s’inscrit donc dans une stratégie de réseau et de maîtrise des opérations.

La santé constitue un axe de développement depuis 2020. Geodis souhaite notamment bâtir un corridor Francfort-Chicago utilisant ses propres moyens, et évoque d’autres implantations américaines possibles. Le marché américain représente un débouché stratégique, tandis que les évolutions de la production pharmaceutique peuvent modifier les besoins d’acheminement d’ingrédients et de produits finis. Les projets complémentaires ne sont pas présentés comme déjà réalisés. L’article illustre une stratégie de service de bout en bout, où la température, la qualification des équipes et la maîtrise des interfaces contribuent à la valeur ajoutée.

Les Échos / ARTICLE 05

Anticiper, s'adapter, arbitrer : le quotidien des risks managers face à l'incertitude

Publié le 21 mai 2026 • Mise à jour le 26 mai 2026

Lire l’article en ligne — Les Échos

Synthèse

Chez Petit Forestier et Casino, la succession des crises transforme la fonction de gestion des risques. Les responsables doivent désormais accompagner des décisions immédiates, tout en préparant des scénarios où plusieurs perturbations se combinent. Chez Petit Forestier, les tensions au Moyen-Orient freinent les décisions des clients et compliquent l’approvisionnement en équipements. Les allongements de délais conduisent à prévoir davantage de stocks, des capacités de débord et des circuits alternatifs.

Petit Forestier signale des approvisionnements allongés de trois à quatre semaines et la nécessité de disposer d’environ un mois de stock. Son offre de véhicules avec maintenance conduit à simplifier certaines gammes pour sécuriser les pièces. Chez Casino, la diversification vers l’Europe et l’Afrique du Nord réduit la dépendance à une seule zone de production. Les arbitrages touchent ainsi les stocks, les achats et le degré de personnalisation des prestations.

Les entreprises réunissent les fonctions financières, juridiques, techniques et opérationnelles dans des cellules d’anticipation. Les plans de continuité deviennent plus formalisés et sont testés avec l’appui des directions générales. La diversification géographique des fournisseurs, les achats de proximité et la standardisation des matériels contribuent à réduire les dépendances. Cette organisation suppose aussi des relais locaux fiables et des compétences mêlant connaissance technique et gestion de crise. L’article montre que la résilience repose sur des arbitrages concrets, parfois jusqu’au retrait de marchés trop complexes.

Les Échos / ARTICLE 06

« Un effondrement historique » : asphyxiés par les prix de l'essence, les transporteurs routiers au bord du gouffre

Publié le 27 mai 2026 • Mise à jour le 28 mai 2026

Lire l’article en ligne — Les Échos

Synthèse

Le transport routier traverse une crise mêlant coûts de carburant élevés, faibles marges et trésoreries tendues. L’article décrit notamment la liquidation de la branche routière de Pedretti, avec 390 salariés concernés, tout en précisant que d’autres activités du groupe, dont le groupage sec, frais et surgelé, sont conservées. Plusieurs entreprises historiques connaissent également des difficultés.

Le baromètre de la FNTR fait ressortir 78 % d’opinions négatives sur la situation des entreprises, un niveau présenté comme inédit depuis sa création en 2015. Sa présidente rappelle que le carburant peut représenter 30 % des coûts. L’article cite aussi 569 entreprises de transport de marchandises longue distance passées devant un tribunal de commerce sur les quatre premiers mois de 2026. Ces indicateurs éclairent l’intensité des tensions au-delà du seul cas Pedretti.

Les fédérations dénoncent la lenteur et les critères des aides d’urgence. Elles soulignent que la hausse du gazole doit être financée immédiatement alors que les tarifs et règlements clients s’ajustent plus lentement. Les aides à l’achat de camions électriques répondent à un objectif de long terme, mais ne résolvent pas le besoin de liquidité du moment. L’article rapporte aussi des propositions pour améliorer les relations avec les donneurs d’ordre. La crise peut accélérer les reprises d’activités et modifier la sous-traitance. Elle montre la difficulté d’investir dans la transition lorsque la continuité financière n’est pas assurée.

Les Échos / ARTICLE 07

Choose France 2026 : Scania investit dans son usine d'Angers pour assembler des camions électriques

Publié le 1 juin 2026

Lire l’article en ligne — Les Échos

Synthèse

Scania annonce 70 millions d’euros d’investissement dans son usine d’Angers pour y assembler des poids lourds électriques à partir de 2029. Le site, jusqu’alors consacré aux motorisations thermiques, doit être agrandi et ses lignes adaptées. Il emploie environ 1 500 personnes et produit entre 20 000 et 30 000 véhicules par an. Plusieurs centaines d’emplois supplémentaires sont envisagées, sous réserve de la demande.

L’usine d’Angers, inaugurée en 1992, a doublé ses effectifs depuis 2017 et produit également pour l’exportation. Jusqu’ici, la fabrication des camions électriques Scania était concentrée sur le site suédois de Södertälje. L’article rappelle que l’électrique ne représentait que 2 % des livraisons françaises en 2025. Les aides à l’acquisition et le projet de déploiement de 8 000 points de recharge sur dix ans accompagnent l’élargissement de l’offre industrielle.

Cette implantation élargirait la base industrielle française du camion électrique, déjà représentée par Renault Trucks. L’article rappelle cependant que le marché reste réduit : le coût d’achat et l’autonomie ont longtemps freiné les décisions. Les progrès techniques et le renforcement des aides doivent soutenir les ventes, tandis que le développement de la recharge demeure indispensable. Les objectifs publics cités portent sur 2 000 immatriculations électriques en 2026 et 4 000 en 2027. Ces ambitions et le calendrier industriel de Scania décrivent une trajectoire de développement, sans garantir les volumes futurs.

Les Échos / ARTICLE 08

Tesla, Renault, Volvo : pourquoi les poids lourds passent à l'électrique

Publié le 2 juin 2026

Lire l’article en ligne — Les Échos

Synthèse

La présentation écrite de l’épisode de « La Story » consacré aux poids lourds électriques décrit un marché encore limité mais en croissance. Les ventes européennes progressent de 40 % au premier trimestre 2026. Scania annonce son investissement à Angers, tandis que plusieurs constructeurs participent à un parcours de démonstration entre Paris et Berlin avec le réseau de recharge Milence.

Le parcours Paris-Berlin a mobilisé notamment Daimler, Renault Trucks, MAN et Volvo pendant neuf jours, avec des arrêts de recharge publics. Le texte mentionne des autonomies pouvant atteindre 600 kilomètres. L’épisode, enregistré en mai et d’une durée de vingt-quatre minutes, croise les éclairages des journalistes Denis Fainsilber et Bastien Bouchaud sur les marchés européen et américain. Il présente des initiatives industrielles, sans fournir de bilan complet de rentabilité en exploitation.

Le texte met en regard les autonomies désormais proposées, le prix d’acquisition élevé et l’intérêt économique accru lorsque le diesel augmente. Il évoque aussi le programme Tesla Semi et son usine américaine. Le déplacement entre les deux capitales est une opération de démonstration : sa durée ne constitue pas une référence de temps de transport commercial. La page fournie présente les thèmes du podcast et ses intervenants ; elle ne contient pas la transcription intégrale de l’enregistrement. Son apport principal est de situer l’électrification comme une transformation industrielle engagée, dont les conditions d’exploitation restent à consolider.

Les Échos / ARTICLE 09

Le carrossier automobile Durisotti mis en liquidation

Publié le 4 juin 2026

Lire l’article en ligne — Les Échos

Synthèse

Durisotti est placé en liquidation judiciaire faute de repreneur, moins d’un mois après son redressement. Les 161 salariés restants doivent être licenciés. Cette issue intervient après plusieurs changements d’actionnaires : reprise par GFG Alliance en 2019, puis par GTE Automotive en 2024. L’entreprise était spécialisée dans la transformation de véhicules utilitaires, notamment pour les personnes à mobilité réduite et les services publics.

Créée en 1956 pour réparer des cars, l’entreprise avait progressivement élargi son activité aux transformations pour les forces de l’ordre et les pompiers. Elle traitait environ 20 000 véhicules par an dix ans auparavant sur un site de 19 hectares. Son chiffre d’affaires atteignait encore 30 millions d’euros lors de la reprise de 2024. La liquidation de Durisotti Metz avait précédé celle du site principal, illustrant l’ampleur du recul industriel.

Le projet de faire du site un centre de mobilité décarbonée n’a pas abouti. L’article relie les difficultés à une accumulation de fragilités et à la chute des commandes publiques. Les actionnaires accusent l’État de ne pas avoir tenu ses engagements, tandis que les syndicats demandent des explications sur l’utilisation des aides versées. Ces positions contradictoires sont présentées comme telles. La disparition du carrossier illustre la vulnérabilité d’une activité industrielle spécialisée lorsque les volumes, les investissements et les financements ne permettent plus de soutenir la transformation annoncée.

Les Échos / ARTICLE 10

Avec Agoralim, l'extension du marché de Rungis se dessine enfin au nord de Paris

Publié le 5 juin 2026

Lire l’article en ligne — Les Échos

Synthèse

La Semmaris précise le projet Agoralim, extension du marché de Rungis à Goussainville. L’article annonce 300 millions d’euros d’investissement, 130 000 m² d’entrepôts et d’espaces alimentaires sur 40 hectares, avec 1 500 emplois attendus. Les travaux sont envisagés à partir de 2028 et la mise en service en 2035. La maîtrise foncière reste une étape importante, avec une demande de déclaration d’utilité publique portant sur 194 parcelles.

Le volet agricole prévoit des groupes de producteurs pilotes et une contractualisation animée par la chambre d’agriculture. La Semmaris annonce des ramassages optimisés, des espaces de stockage et des ateliers de légumerie, de conserverie et de découpe de viande. L’objectif est de limiter les déplacements individuels et de prolonger la valorisation des produits saisonniers. Le modèle privilégie aussi la préparation de commandes et la livraison, plutôt que la multiplication des seuls espaces de vente.

Le projet se concentre à ce stade sur Goussainville, plutôt que sur les quatre communes initialement envisagées. Une Agora des producteurs de 6 000 m² doit faciliter l’accès au marché des agriculteurs locaux. Une charte avec la chambre d’agriculture prévoit une contractualisation fondée sur les prix, les volumes et la durée. La Semmaris annonce aussi des ramassages mutualisés, du stockage, de la préparation de commandes et des outils de transformation. L’ambition consiste à relier production agricole et consommation urbaine en prenant en charge une partie des contraintes logistiques des petits producteurs.

Les Échos / ARTICLE 11

« Trois fois le poids du secteur de l'hôtellerie-restauration » : les métiers du transport montrent leurs muscles pour peser dans le débat

Publié le 18 juin 2026

Lire l’article en ligne — Les Échos

Synthèse

Une étude d’Asterès réalisée pour l’Union TLF mesure l’empreinte du transport de marchandises et de la logistique dans l’économie française. Le périmètre direct représente environ 1,6 million d’équivalents temps plein et 267 milliards d’euros de chiffre d’affaires. En ajoutant les effets sur les fournisseurs et l’économie, l’étude aboutit à 3,2 millions d’emplois et une contribution en valeur ajoutée équivalant à 9 % du PIB.

L’étude estime à 194 millions de mètres carrés la surface de 67 000 entrepôts en France. Elle souligne également que 44 % des emplois concernés se situent dans des entreprises d’autres secteurs. Sur la formation, le taux d’accès à l’emploi à six mois atteint 64,2 % dans la branche et 72,1 % pour les conducteurs de poids lourds. Ces résultats complètent l’argumentaire sur le rôle territorial et les besoins de compétences de la filière.

L’article distingue ces deux niveaux, dont les chiffres ne doivent pas être confondus. Il souligne la présence de nombreux emplois logistiques à l’intérieur d’autres secteurs, ainsi que l’ancrage territorial de la filière : 81 % des emplois sont situés hors Île-de-France. TLF utilise ces résultats pour défendre la compétitivité, l’accès au foncier et la stabilité fiscale. Les débouchés après formation illustrent aussi les besoins de recrutement. L’étude constitue un argument de représentation professionnelle, en montrant comment le transport et les entrepôts soutiennent les autres activités économiques.

Les Échos / ARTICLE 12

Les utilitaires légers électriques gagnent du terrain en France

Publié le 30 juin 2026

Lire l’article en ligne — Les Échos

Synthèse

Les ventes françaises d’utilitaires électriques progressent, avec 34 421 immatriculations en 2025, soit 9,6 % du marché neuf. Leur poids dans le parc reste beaucoup plus faible. L’article attribue cette dynamique à l’amélioration de l’offre, au coût d’usage du diesel et au soutien des CEE. Le surcoût d’achat demeure un obstacle, mais les entreprises comparent de plus en plus les dépenses sur toute la durée d’exploitation.

L’exemple de Pick’up Courrier illustre l’importance de la recharge : cette PME bordelaise utilise un utilitaire électrique sur une cinquantaine de kilomètres par jour et annonce un coût mensuel de 100 euros sur site, contre 250 euros auparavant sur bornes publiques. La Poste rapporte pour sa part moins de passages en atelier avec l’électrique. Ces retours favorables restent liés à des usages précis et ne suppriment pas les limites rencontrées sur les trajets plus exigeants.

Les témoignages soulignent des économies de maintenance et l’intérêt d’une recharge au dépôt. Les autonomies annoncées couvrent davantage de tournées professionnelles, souvent courtes et prévisibles. La transition reste cependant inégale selon les métiers. Certaines petites entreprises conservent longtemps leurs véhicules thermiques ou rencontrent encore des limites d’autonomie sur leurs usages. L’article oppose ainsi la progression générale du marché à la diversité des situations opérationnelles. Les résultats d’une flotte postale ou d’un véhicule de messagerie ne peuvent être repris sans adaptation pour un utilitaire spécialisé.

Les Échos / ARTICLE 13

Carrefour lance son offensive contre Grand Frais avec un premier magasin Match Frais

Publié le 4 juillet 2026 • Mise à jour le 5 juillet 2026

Lire l’article en ligne — Les Échos

Synthèse

Carrefour inaugure près de Lille un premier Match Frais, magasin pilote d’environ 1 000 m² destiné à renforcer son positionnement face à Grand Frais. Les produits frais traditionnels occupent plus de 70 % de la surface, contre 40 % dans les Match classiques. L’enseigne vise environ 10 millions d’euros de chiffre d’affaires annuel, en misant sur la valeur du panier et la fidélisation. Une trentaine de professionnels préparent sur place une partie de l’offre alimentaire.

Le magasin présente environ 300 fruits et légumes de saison et 200 préparations, avec des offres à moins de cinq euros ou de 500 kilocalories. Selon sa direction, les produits régionaux représentent 10 % de l’assortiment et le bio plus de 10 % du magasin. Carrefour prévoit aussi 200 concessions fruits et légumes avec Blachère et dix hypermarchés axés sur le frais. Ces dispositifs complètent le test Match Frais dans la stratégie du groupe.

Le concept associe produits locaux, bio, plats prêts à consommer, drive et livraison à domicile. Il doit servir de laboratoire pour le groupe. Une cinquantaine d’ouvertures de ce format sont annoncées d’ici 2030. Carrefour teste parallèlement des concessions de fruits et légumes avec Blachère et des hypermarchés davantage axés sur le frais. Cette stratégie renforce la concurrence sur les achats alimentaires de proximité et sur les métiers de bouche, avec des assortiments et des rythmes de réapprovisionnement différents de ceux d’un hypermarché classique.

Les Échos / ARTICLE 14

Le process bien huilé des herbes surgelées Darégal

Publié le 7 juillet 2026

Lire l’article en ligne — Les Échos

Synthèse

Darégal s’appuie sur une filière intégrée pour produire environ 60 000 tonnes d’herbes fraîches surgelées par an. L’entreprise organise les cultures, fournit les semences et réalise les récoltes avec ses propres équipements. Ses 44 variétés sont cultivées sur 1 500 hectares, autour de plusieurs sites en France, en Espagne et aux États-Unis. Moins de vingt-quatre heures séparent la récolte du conditionnement surgelé, selon la dirigeante.

Une centaine d’exploitants agricoles travaille autour des unités de préparation. Un directeur agricole et quatre chefs de culture définissent les plans saisonniers, tandis que la recherche s’appuie sur une collection de 15 000 variétés et créations. Les ménages représentent 34 % des ventes et les professionnels hors industrie 6 %. Cette diversité de débouchés repose sur un même processus maîtrisé, permettant aux herbes surgelées de rester séparées et directement utilisables.

Cette organisation permet de maîtriser la qualité et les délais, avec des récoltes avancées au petit matin lors des fortes chaleurs. Les conditionnements répondent aux ménages, aux professionnels et surtout aux industriels, qui représentent 60 % des ventes. L’entreprise exporte 70 % de sa production et a réalisé 215 millions d’euros de chiffre d’affaires en 2025. La nouvelle présidente veut accélérer l’innovation, notamment en utilisant les herbes pour réduire le sel, le sucre ou les matières grasses dans les recettes. La logistique est ainsi intégrée à la promesse de qualité du produit.

Les Échos / ARTICLE 15

Agoralim : les acteurs économiques du Val-d'Oise créent un « fan-club »

Publié le 16 juillet 2026 • Mise à jour le 17 juillet 2026

Lire l’article en ligne — Les Échos

Synthèse

La CCI du Val-d’Oise lance une alliance destinée à réunir les entreprises, élus et institutions qui soutiennent Agoralim. Cette mobilisation accompagne le projet de pôle alimentaire porté par la Semmaris à Goussainville, conçu pour compléter Rungis et répondre à la croissance démographique du nord francilien. Le programme présenté dans l’article représente 300 millions d’euros, 130 000 m² de bâtiments sur 40 hectares et 1 500 emplois attendus. Il associe entreposage, vente, transformation et formation.

L’alliance entend associer la chambre d’agriculture, les acteurs des métiers et de l’artisanat, ainsi que les parlementaires et les élus des différents échelons territoriaux. La CCI inscrit cette mobilisation dans la suite du Plan Val-d’Oise de 2021, après l’abandon d’Europacity. Le soutien collectif vise aussi à donner de la continuité à un projet dont le développement dépend de plusieurs partenaires et de l’acceptation des implantations futures.

L’alliance veut servir de point d’entrée pour les acteurs intéressés et faciliter leur information. Elle doit aussi préparer les prochaines phases du développement, alors que l’acceptation locale des entrepôts et des flux de camions reste un sujet déterminant. L’article souligne ainsi que la réalisation d’une infrastructure alimentaire dépend autant de la coordination territoriale que de son financement. Les chiffres décrivent le projet annoncé, et non des capacités déjà disponibles.

Les Échos / ARTICLE 16

Cybercab, robots, conduite autonome.... Tesla accélère ses investissements mais dépense encore trop peu pour sa grande transformation

Publié le 23 juillet 2026

Lire l’article en ligne — Les Échos

Synthèse

Tesla accroît fortement ses investissements pour développer la conduite autonome, les robots et de nouvelles capacités industrielles. Au deuxième trimestre, ses dépenses en capital atteignent 5,8 milliards de dollars, en hausse de 142 %. Le groupe vise 25 milliards sur l’année, mais le rythme observé laisse encore une part importante à réaliser au second semestre. Les revenus progressent, tandis que la marge se réduit et que la trésorerie libre devient négative.

Les revenus trimestriels atteignent 28 milliards de dollars, en hausse de 26 %, avec 480 000 véhicules vendus. Parallèlement, la marge d’Ebitda ajustée recule à 11,6 %, contre 15,1 % un an auparavant, et le flux de trésorerie disponible devient négatif de 1,1 milliard. Le logiciel FSD compte 1,48 million d’abonnés. Ces données montrent que la progression commerciale et logicielle ne compense pas encore les dépenses et la pression sur les marges.

L’article décrit plusieurs chantiers simultanés : Cybercab, robots Optimus, semiconducteurs et camion Semi. Il évoque pour ce dernier un possible décalage de la production à 2027, alors que des annonces antérieures anticipaient une montée en cadence plus rapide. Le passage à l’échelle se heurte notamment à l’absence de filières industrielles aussi structurées que dans l’automobile traditionnelle. Les perspectives de revenus liés aux logiciels et aux robotaxis doivent encore compenser la moindre rentabilité des véhicules. Le tableau souligne l’écart entre ambitions technologiques, dépenses engagées et maturité opérationnelle.

Les Échos / ARTICLE 17

« On s'adapte beaucoup plus rapidement que par le passé » : quand les canicules redessinent les rayons des supermarchés

Publié le 3 août 2026

Lire l’article en ligne — Les Échos

Synthèse

Les canicules modifient les achats et renforcent certaines tendances de la distribution. En juin, la chaleur soutient les volumes de produits de grande consommation, notamment les glaces, boissons et références consommées froides. Les plats à réchauffer et d’autres catégories pâtissent de ce déplacement. Les marques nationales profitent de leur présence forte sur les produits estivaux.

Circana et Weathernews évaluent à 0,7 point l’effet des fortes chaleurs sur les volumes de juin, permettant une progression de 0,4 % au lieu d’un recul estimé à 0,3 %. La fréquentation physique a augmenté de 8 % pendant la canicule de mai et de 5 % pendant celle de juin. Les catégories estivales ont aussi aidé les marques nationales à réduire leur écart de croissance avec les marques de distributeurs.

Les magasins de proximité bénéficient particulièrement des achats d’appoint : l’article cite une croissance de 8,7 % en volume en juin pour ce circuit. La chaleur renforce ainsi des évolutions déjà liées au télétravail et au vieillissement de la population. Elle soutient aussi ponctuellement les ventes d’équipements de climatisation. Les distributeurs doivent ajuster plus vite les assortiments et les réapprovisionnements. Casino décrit une augmentation des livraisons de produits très demandés et un ralentissement des catégories moins recherchées. Au-delà du gain commercial immédiat, les épisodes extrêmes rendent la gestion des flux plus dépendante de la météo et de la réactivité des partenaires.

Les Échos / ARTICLE 18

Casino sécurise 1,3 milliard d'euros auprès des banques pour mener sa relance

Publié le 6 août 2026 • Mise à jour le 7 août 2026

Lire l’article en ligne — Les Échos

Synthèse

Casino obtient des protocoles d’accord avec ses banques partenaires pour prolonger sur cinq ans 1,34 milliard d’euros de financements opérationnels. L’ensemble combine environ 640 millions d’euros de financements existants et une nouvelle ligne de crédit renouvelable pouvant atteindre 700 millions. Une garantie de 175 millions d’euros est également prévue pour Aura Retail, centrale d’achat commune avec Intermarché et Auchan.

Le groupe prévoit de consacrer 275 millions d’euros en 2026 à la modernisation de ses Monoprix. L’accord bancaire résulte de discussions sur la répartition du risque, les garanties et les conditions de financement. Les différentes catégories de parties prenantes doivent ensuite se prononcer sur la restructuration financière. La signature des protocoles assure donc une avancée sur les moyens opérationnels, mais leur mobilisation reste liée à l’issue du traitement de la dette.

Ces accords doivent soutenir la trésorerie et la modernisation des magasins, notamment Monoprix. Ils constituent une étape importante, mais ne résolvent pas l’ensemble de la situation financière. Leur mise en place reste conditionnée au plan de renforcement de la structure du groupe. La restructuration de 1,7 milliard d’euros de dette fait encore l’objet de discussions difficiles entre l’actionnaire et les créanciers. Le tribunal doit se prononcer à l’automne après les étapes de consultation. L’article distingue donc le financement courant de la relance et le traitement de l’endettement, qui restent étroitement liés.

Les Échos / ARTICLE 19

Déjà 28 % des ventes : comment la Chine électrifie ses camions à toute allure

Publié le 21 août 2026 • Mise à jour le 24 août 2026

Lire l'article en ligne — Les Échos

Synthèse

Selon l'étude de l'ICCT présentée dans l'article, la Chine a immatriculé 232 000 camions zéro émission de plus de 13 tonnes en 2025, soit trois fois plus qu'en 2024 et 28 % des ventes de ce segment. Les batteries constituent l'essentiel du marché, avec des modèles à recharge classique ou à échange de batterie. Les infrastructures, la standardisation et les politiques publiques contribuent à cette accélération.

Sur les camions de moins de 13 tonnes, les parts de marché zéro émission sont beaucoup plus proches : 19,5 % en France, 21 % dans l'Union européenne et 22 % en Chine en 2025, selon l'étude citée. Le retard concerne donc surtout les plus gros véhicules. La Chine poursuit aussi l'hydrogène, avec 574 stations à fin 2025, mais l'essentiel de la dynamique décrite repose sur les batteries et leur écosystème.

Les autorités combinent subventions, objectifs sectoriels et restrictions locales visant le diesel. Les transporteurs trouvent aussi un intérêt économique dans la réduction des dépenses d'énergie. À l'inverse, les autres marchés étudiés restent freinés par l'investissement initial et le manque de recharge. L'écart est moins prononcé pour les véhicules plus petits, utilisés notamment en logistique urbaine : l'autonomie y est moins contraignante. L'article met donc en évidence l'importance d'un écosystème associant véhicules, énergie et demande, plutôt que de la seule performance des camions.

Les Échos / ARTICLE 20

Automobile : la grande bataille du made in Europe

Publié le 30 août 2026 • Mise à jour le 7 septembre 2026

Lire l’article en ligne — Les Échos

Synthèse

L’industrie automobile européenne attend un compromis politique sur deux dossiers : la trajectoire de réduction des émissions des voitures neuves en 2035 et les conditions de contenu européen ouvrant droit aux aides publiques. Les importations chinoises renforcent l’urgence du débat. L’article évoque 625 000 voitures chinoises vendues en Europe de l’Ouest au premier semestre, soit près de 10 % du marché, selon l’analyste cité.

La France défend une définition resserrée de la fabrication européenne, tandis que l’Allemagne souhaite inclure des pays liés à l’Union par des accords de libre-échange. BMW et Mercedes craignent un renchérissement des véhicules ; Renault, Stellantis et Volkswagen soutiennent le principe du contenu local. Le différend porte donc aussi sur la répartition des bénéfices entre constructeurs et équipementiers, ainsi que sur les chaînes d’approvisionnement pouvant être reconnues comme européennes.

Les désaccords opposent à la fois les États et les industriels. Certains constructeurs soutiennent un contenu local obligatoire, tandis que d’autres redoutent une hausse des coûts. La définition géographique du contenu européen fait elle-même débat. La proposition d’assouplissement de l’objectif de 2035 divise également les gouvernements, notamment sur la place des hybrides et des biocarburants. Un rapprochement franco-allemand pourrait faciliter un accord à l’automne, sans résultat acquis à la date de publication. Le sujet concerne principalement l’automobile et les utilitaires ; ses règles ne peuvent être transposées automatiquement aux poids lourds.

Les Échos / ARTICLE 21

Logistique : comment Geodis a emporté la partie sur le groupe Deret

Publié le 1 septembre 2026

Lire l’article en ligne — Les Échos

Synthèse

Geodis est en négociations exclusives pour reprendre la majeure partie des activités du groupe Deret. L’article précise que l’opération n’est pas encore définitive et que son prix dépend notamment du volet immobilier. Deret exploite environ deux millions de m² d’entrepôts, dont plus de 500 000 m² détenus en propre. Plusieurs concurrents ont examiné le dossier.

Le groupe Deret représente 7 000 salariés et 575 millions d’euros de chiffre d’affaires dans le périmètre présenté. Log’s en pèse à lui seul 277 millions et 3 300 salariés, ce qui rend son exclusion particulièrement structurante. Quatorze entrepôts sont évoqués dans le volet immobilier. ID Logistics, mais aussi FM Logistic, Arvato et Logista, ont examiné le dossier à différents stades, illustrant l’intérêt concurrentiel suscité par cette opération.

La proposition attribuée à Geodis comprendrait une reprise directe de l’immobilier via une foncière. Cette approche aurait contribué à le distinguer des autres candidats. La présence d’entrepôts vides ou susceptibles de le devenir pèse toutefois sur l’évaluation des actifs. Le périmètre reste également un enjeu, puisque Log’s, qui représente une part importante de l’activité de Deret, a été sorti du projet de cession. L’article situe les discussions dans un contexte de difficultés de gouvernance et de recherche d’un repreneur. Il met surtout en évidence le lien entre portefeuille clients, activité logistique et valeur des bâtiments.

Les Échos / ARTICLE 22

Le marché européen des camions guetté par une offensive chinoise

Publié le 4 septembre 2026

Lire l’article en ligne — Les Échos

Synthèse

Une étude de Bain auprès d’environ 500 opérateurs de flottes européennes révèle une fidélité moins forte aux constructeurs historiques. Environ 35 % envisagent de changer de marque et 60 % se disent ouverts à un achat chinois. Ces intentions ne sont pas des commandes : une majorité des répondants n’a pas encore eu de contact avec les constructeurs concernés.

Renault Trucks annonce une version E-Tech T780 capable de parcourir 660 kilomètres grâce notamment à un essieu électrique. Le constructeur indique avoir investi 1,5 milliard d’euros dans les nouvelles motorisations. Son futur centre de pièces de Saint-Priest mobilise 130 millions d’euros et doit rester exploité en propre. Ces deux investissements traduisent une réponse combinant progrès du véhicule et réduction des temps d’immobilisation dans le réseau après-vente.

L’électrification peut néanmoins redistribuer les positions concurrentielles. Les acteurs chinois bénéficient de volumes domestiques élevés, tandis que les Européens disposent de réseaux de maintenance établis. Renault Trucks met en avant ses investissements technologiques, une nouvelle offre longue distance et la disponibilité des véhicules. Le constructeur investit également dans un centre logistique de pièces à Saint-Priest pour réduire les immobilisations. L’article souligne que la concurrence ne se jouera pas uniquement sur l’autonomie et le prix d’achat. La qualité de service, les aides publiques et la capacité à garantir l’exploitation quotidienne resteront décisives.

Les Échos / ARTICLE 23

Gaz, diesel, électricité : le spectre d'une nouvelle crise de l'énergie

Publié le 9 septembre 2026 • Mise à jour le 10 septembre 2026

Lire l’article en ligne — Les Échos

Synthèse

La reprise des tensions au Moyen-Orient fait monter simultanément les prix du gaz, du pétrole et des produits raffinés. L’article relève un gaz européen proche de 78 euros/MWh, contre 32 euros en janvier, et un niveau de stockage jugé préoccupant avant l’hiver. Les perturbations du détroit d’Ormuz, les attaques d’infrastructures et les restrictions d’exportation de diesel réduisent les marges de sécurité de l’approvisionnement.

L’article relève un remplissage des stocks de gaz européens limité à 67 % au moment de sa publication. Pour l’électricité française livrée en 2027, les cours de gros atteignent 87 euros par MWh après une hausse de 24 % depuis fin août. Le diesel subit en parallèle des tensions propres au raffinage et aux exportations. Les différentes énergies ne réagissent donc ni au même rythme ni uniquement au prix du brut.

La France est également touchée par la hausse des prix de gros de l’électricité pour livraison l’année suivante. Malgré le poids du nucléaire, les besoins d’appoint au gaz et les contraintes météorologiques influencent les marchés. Les effets sur les factures dépendent des contrats, des couvertures déjà prises et des dates de renouvellement. Les analystes cités soulignent que l’évolution future reste liée au conflit, aux températures et à la disponibilité des moyens de production. L’article décrit donc un risque énergétique généralisé, qui ne se limite pas au carburant routier.

Les Échos / ARTICLE 24

Guerre au Moyen-Orient : le prix du pétrole s'installe au-dessus de la barre des 100 dollars le baril

Publié le 9 septembre 2026 • Mise à jour le 10 septembre 2026

Lire l’article en ligne — Les Échos

Synthèse

Le Brent franchit la barre des 100 dollars, dans un contexte de nouvelles frappes au Moyen-Orient et d’attaques contre des infrastructures pétrolières saoudiennes. Les perturbations affectent à la fois le détroit d’Ormuz et les voies de sortie alternatives par la mer Rouge. L’article rapporte un Brent à 101,25 dollars et un WTI à 96,37 dollars lors de la séance évoquée.

HSBC envisage des flux à travers Ormuz de huit millions de barils par jour à fin 2026, puis de 9,5 millions à mi-2027, contre 19 à 20 millions avant le conflit. La banque associe ce scénario à un baril proche de 95 dollars en fin d’année. Ces projections illustrent une reprise partielle plutôt qu’un retour à la normale ; elles restent dépendantes de la sécurité des routes et de la demande mondiale.

Les analystes considèrent désormais l’instabilité des flux comme un risque durable. HSBC anticipe une reprise partielle des volumes transitant par Ormuz, restant nettement inférieure à leur niveau d’avant-guerre, et un pétrole encore cher en fin d’année. Ces estimations demeurent des scénarios. La reprise des achats chinois ajoute de la tension, mais l’existence de réserves et l’électrification des transports en Chine peuvent en modérer l’ampleur. L’article souligne que l’incertitude porte autant sur les quantités disponibles que sur les prix, avec des conséquences qui peuvent durer plusieurs mois.

Les Échos / ARTICLE 25

« La consommation tient, pour l'instant » : derrière les chiffres corrects de la rentrée, l'inquiétude des supermarchés

Publié le 9 septembre 2026

Lire l’article en ligne — Les Échos

Synthèse

La rentrée de la grande distribution reste correcte après un été soutenu par les glaces, boissons et produits frais. Selon Circana, les volumes augmentent de 1,9 % lors de la semaine du 31 août au 6 septembre, avec +2,5 % en valeur. Sur deux semaines, le résultat est plus modeste, avec des volumes stables. Ce contraste empêche de conclure à une reprise solide.

Les négociations annuelles entre industriels et distributeurs doivent commencer en décembre, avec une traduction attendue sur les étiquettes au printemps 2027. Les hausses concernent les intrants industriels mais aussi les productions agricoles touchées par la chaleur. Carrefour observe des achats de stockage opportunistes lors des promotions ; Lidl souligne les reports et comparaisons de prix. L’article décrit ainsi une demande encore présente, mais particulièrement sensible au niveau final des prix.

Les distributeurs observent des consommateurs très attentifs aux promotions et au prix. La hausse de l’énergie, les difficultés agricoles et l’incertitude économique risquent de peser sur les prochains mois. Les négociations commerciales de fin d’année détermineront la répercussion sur les rayons en 2027. Circana anticipe alors une inflation des produits de grande consommation de 2 à 2,5 %, tout en soulignant les risques d’un niveau supérieur. Il s’agit d’une prévision. L’article distingue ainsi la bonne tenue récente des ventes et une fragilité persistante de la demande, susceptible de modifier les assortiments et les arbitrages des ménages.

Les Échos / ARTICLE 26

Camions électriques : Vinci va piloter un réseau de rechargement européen de très haute puissance

Publié le 10 septembre 2026 • Mise à jour le 11 septembre 2026

Lire l'article en ligne — Les Échos

Synthèse

Vinci Concessions lance, via sa filiale Voltix, un réseau de recharge de très haute puissance dédié aux poids lourds. Une première vague de vingt stations est prévue d'ici 2028, essentiellement en France, avec quelques implantations envisagées en Allemagne et en Espagne. Vinci, Épopée Gestion et Ademe Investissement mobilisent près de 90 millions d'euros pour cette première étape. Les stations doivent être positionnées sur les grands corridors, principalement hors autoroutes.

Voltix a été créée fin 2023 et assure le développement comme l'exploitation des stations. Celle de Vierzon se situe au croisement des A20 et A71, près de l'A85. Le paiement est prévu par carte ou application. Le projet complète les investissements de Vinci sur ses propres autoroutes ; il vise ici surtout des terrains extérieurs au réseau concédé, choisis selon les flux, le raccordement électrique et l'acceptabilité locale.

La première installation de Vierzon fonctionne depuis l'été ; son inauguration est annoncée pour le 2 octobre. Le projet vise une recharge permettant de retrouver environ quatre heures et demie d'autonomie en moins de quarante-cinq minutes, selon Vinci. La recherche de terrains accessibles et raccordables au réseau constitue un enjeu central. Des transporteurs ont déjà pris des engagements d'utilisation, tandis que les tarifs doivent varier selon les usages. Ce programme apporte une perspective de maillage transfrontalier, dont l'utilité dépendra de la disponibilité effective des stations et de leur adaptation aux flux.

Les Échos / ARTICLE 27

Emilie Mauffrey, au volant de 5.000 camions

Publié le 11 septembre 2026

Lire l’article en ligne — Les Échos

Synthèse

Émilie Mauffrey prend la présidence du groupe familial après avoir exercé des fonctions commerciales, financières puis de vice-présidence. L’entreprise compte 5 000 salariés, une flotte de 5 000 poids lourds et 700 millions d’euros de chiffre d’affaires en 2025. Dès sa prise de fonction, la dirigeante doit gérer la flambée du gazole et ses conséquences sur le besoin en fonds de roulement.

La Mauffrey Academy, installée à Éloyes, occupe un campus de six hectares et un bâtiment de 6 000 m². Le groupe s’est fixé en 2016 un objectif de réduction de moitié de ses émissions en vingt ans. Son expansion a notamment inclus cinq acquisitions en 2024, dont les premières en Europe du Sud. Formation interne, diversification géographique et gouvernance familiale structurent ainsi la poursuite du développement au-delà de la gestion immédiate de la crise.

La réponse combine négociations avec les clients, pilotage quotidien des achats, prévention des vols et écoconduite. La transition énergétique reste progressive : une cinquantaine de camions sont électriques, dans un parc encore largement diesel. Le groupe poursuit son objectif de réduction des émissions et teste plusieurs technologies. Il cherche aussi à diversifier son exposition géographique par des acquisitions européennes, notamment en Italie et en Espagne. La gouvernance familiale, avec 80 % du capital détenu par la famille, organise la transmission et privilégie la pérennité de l’entreprise. Le portrait relie ainsi gestion de crise, investissement et développement international.

Les Échos / ARTICLE 28

Pourquoi l'économie a encore peu souffert des canicules de cet été

Publié le 11 septembre 2026

Lire l’article en ligne — Les Échos

Synthèse

L’Insee estime que les canicules de l’été amputeraient la croissance française d’environ 0,1 point en 2026. Cet effet immédiat relativement limité masque des situations sectorielles difficiles. Les précipitations printanières et des récoltes précoces ont protégé certaines productions, tandis que le maïs, le tournesol et plusieurs légumes ont davantage souffert. Les conséquences sur l’élevage et les prix restent encore difficiles à mesurer.

Au 1er août, la production de maïs est estimée en baisse de 35 % sur un an, avec des rendements réduits de 19 %. La production de légumes recule de 3 % en moyenne, mais de 20 % pour les carottes. Dans le bâtiment, les entreprises signalant une météo défavorable atteignent 8,8 % en juillet. Ces écarts expliquent pourquoi un effet macroéconomique limité peut coexister avec des difficultés marquées dans certaines activités.

L’article insiste sur le décalage de transmission entre les prix agricoles, les coûts industriels et les rayons des magasins. Une partie des effets alimentaires pourrait se manifester en 2027. Le bâtiment connaît aussi davantage d’arrêts et certaines activités industrielles subissent des restrictions. Le calcul de PIB ne couvre ni toutes les pertes patrimoniales ni les dépenses futures d’adaptation. La faiblesse de l’impact agrégé ne signifie donc pas que les entreprises sont peu exposées. Elle reflète surtout le périmètre et l’horizon de l’estimation présentée.

AG de l'AFT : révéler les métiers et susciter les vocations

Publié le 18 juin 2026 • Mise à jour le 19 juin 2026

Lire l’article en ligne — L’Officiel des Transporteurs

Synthèse

L’AFT place le renouvellement des compétences au centre de sa feuille de route, sous la présidence de Valérie Jimenez, élue le 10 juin. Plus de la moitié des salariés du transport routier de marchandises ont au moins 45 ans, tandis que les moins de 35 ans représentent 26 % des effectifs. L’enjeu de recrutement demeure donc structurel, malgré une détente conjoncturelle du marché du travail.

Le programme d’ambassadeurs de l’emploi réunit 500 entreprises. L’AFT a également lancé CRAFT, une plateforme consacrée aux compétences comportementales et à la définition des profils de postes. Ses financements 2025 comprennent près de 12 000 titres professionnels et 13 239 formations initiales minimales obligatoires pour la conduite de marchandises. L’accompagnement associe donc découverte des métiers, recrutement et qualification, avec une participation directe des entreprises aux actions de terrain.

L’association veut renforcer la mixité, la féminisation et la maîtrise des outils numériques. En 2025, elle a participé à plus de 1 500 événements et estime avoir sensibilisé près de quatre millions de personnes. Le Frigo Tour, mené avec La Chaîne Logistique du Froid, illustre l’intérêt des découvertes immersives. Les entreprises participent aussi aux programmes d’ambassadeurs et aux interventions scolaires. En parallèle, l’AFT a traité et financé 49 870 dossiers de formation, en recul d’environ 6 %. Le ralentissement économique freine ainsi les demandes, alors que les besoins de transmission et d’adaptation des métiers restent importants.

Électrification des poids lourds : « Je suis particulièrement inquiet pour la Corse »

Publié le 22 juin 2026

Lire l’article en ligne — L’Officiel des Transporteurs

Synthèse

Pascal Trojani retrace le développement de Steb, spécialiste du transport frigorifique entre Marseille et la Corse, et son implication dans Corsica Linea. L’entreprise exploite un peu plus de 250 remorques frigorifiques. La grande distribution apporte une activité assez régulière, complétée notamment par la campagne des clémentines. Les volumes de froid progressent d’environ 6 % par rapport à l’année précédente.

La surtaxe combustible routière de Steb est montée jusqu’à 20 % du prix du transport, contre 1 à 3 % habituellement, selon Pascal Trojani. Pour le maritime, les achats anticipés auraient évité un surcoût de 18 millions d’euros. Le dirigeant souligne aussi que les navires peuvent être branchés à quai à Marseille, mais pas dans les ports corses concernés. La question de puissance dépasse ainsi les seuls camions et touche plusieurs maillons du système insulaire.

Le dirigeant distingue la répercussion mensuelle du carburant dans le transport routier et les couvertures prises à l’avance pour le maritime. Steb a commandé cinq Iveco électriques, attendus à partir de septembre. Son inquiétude porte moins sur l’installation de bornes que sur la puissance électrique disponible en Corse si les flottes se convertissent. Les exigences environnementales des clients poussent néanmoins à avancer progressivement. L’entretien souligne aussi la dépendance du transport insulaire aux liaisons maritimes et aux infrastructures portuaires. La transition doit donc être pensée sur toute la chaîne de circulation des marchandises.

Agence Reichstett (67) de STEF : "Cette extension permet de supprimer les situations de débord et ainsi de faciliter le pilotage"

Publié le 29 juin 2026

Lire l’article en ligne — L’Officiel des Transporteurs

Synthèse

STEF présente l’extension de sa plateforme de Reichstett, entièrement dédiée aux glaces Mars Wrigley. L’entretien précise qu’elle a été mise en service fin 2024 et a atteint son rythme de croisière lors de sa présentation en juin 2026. Le site tri-température compte 95 collaborateurs et propose stockage, préparation, expédition et prestations complémentaires pour une cinquantaine de clients.

Le site, ouvert en 1965, propose aussi surgélation, décongélation, conditionnement et co-packing. Il dispose de près de 180 000 m³ en surgelé, de 6 875 m² en frais et de 835 m² en ambiant. La nouvelle partie atteint 14,90 mètres de haut. L’acheminement rapide des palettes et la densité de stockage répondent conjointement aux besoins de capacité, de circulation interne et de limitation des pertes de froid.

L’investissement de 15 millions d’euros apporte 15 000 emplacements palettes supplémentaires, portant les capacités dédiées à Mars à environ 28 000. Le partenariat remonte à 1989, l’usine de Steinbourg ne disposant pas de stockage propre. Le pilotage partagé des flux permet d’ajuster l’occupation. La nouvelle chambre à haute densité doit supprimer les situations de débord et limiter les circulations. Palettiers mobiles, convoyeurs, isolation renforcée, ammoniac et photovoltaïque contribuent à la conception énergétique. L’article apporte ainsi un éclairage d’exploitation sur un investissement déjà décrit dans la presse du surgelé.

STEF signe un plan national pour un recrutement plus inclusif avec France Travail et Cheops

Publié le 16 juillet 2026

Lire l’article en ligne — L’Officiel des Transporteurs

Synthèse

STEF signe avec France Travail et Cheops, réseau Cap emploi, un plan national d’actions partagé de trois ans. L’accord vise à renforcer l’attractivité des métiers, élargir les viviers de candidats et développer un recrutement plus inclusif. Le groupe réalise près de 3 000 recrutements par an en France et cherche à donner un cadre commun aux initiatives locales.

Les publics cités comprennent les personnes en situation de handicap, les femmes, les seniors et les habitants des quartiers prioritaires. STEF présente cet accord comme une première dans le secteur avec ces deux partenaires. La coopération doit faciliter le rapprochement entre offres et candidatures en donnant des objectifs communs aux équipes. L’enjeu est de transformer les initiatives locales en démarche suivie, avec des indicateurs permettant d’apprécier leurs résultats dans la durée.

Quatre priorités sont définies : faire connaître les métiers, améliorer la coopération entre partenaires, rapprocher candidats et offres, et faciliter l’accès à l’emploi de publics moins représentés ou éloignés du marché du travail. Les actions prévues comprennent des découvertes de métiers, des immersions, des événements et un accompagnement des candidats. Des indicateurs doivent permettre de suivre les résultats. L’article souligne que les difficultés de recrutement ne concernent pas seulement les conducteurs mais aussi l’exploitation et la logistique. La démarche combine donc besoins de compétences, inclusion et fidélisation, plutôt qu’une simple campagne ponctuelle d’embauche.

Le Groupe Clareton (34) reprend les Transports HTA (34)

Publié le 16 juillet 2026 • Mise à jour le 24 août 2026

Lire l’article en ligne — L’Officiel des Transporteurs

Synthèse

Le groupe Clareton annonce l’acquisition des Transports HTA, entreprise de Servian spécialisée dans le frigorifique. L’opération, annoncée le 9 juillet, suit la reprise de Belleville fin 2025 et d’autres acquisitions antérieures. Elle apporte environ deux millions d’euros de revenus supplémentaires. Le groupe atteint plus de 200 collaborateurs et 28 millions d’euros de chiffre d’affaires.

HTA signifie Hérault Transports Ambroise ; l’entreprise était dirigée par Nicolas et William Jourdas. Le groupe Clareton, fondé en 2009, avait notamment repris les Magasins généraux de Béziers en 2022. Cette succession d’opérations complète son développement régional tout en conservant une spécialisation autour du froid. L’article met l’accent sur la continuité des métiers et la proximité des implantations, sans détailler un plan de réorganisation ou les conditions financières de la transaction.

Basé à Thézan-lès-Béziers, Clareton renforce ainsi son positionnement en Occitanie dans les métiers du froid. Avec ses autres activités, dont Somatir, il propose une offre allant du transport à l’entreposage réfrigéré. Le groupe met en avant la proximité, l’engagement et la qualité de service comme principes de son développement. L’article décrit une consolidation ciblée sur un métier déjà maîtrisé, plutôt qu’une diversification éloignée. Il ne donne pas le prix de l’acquisition ni de détail chiffré sur les synergies attendues. L’apport immédiat porte sur les équipes, les capacités et la clientèle intégrées.

Olano renforce son réseau dans les Hauts-de-France avec l'acquisition des Transports NVT

Publié le 23 juillet 2026

Lire l’article en ligne — L’Officiel des Transporteurs

Synthèse

Olano acquiert les Transports NVT, implantés près d’Arras à Anzin-Saint-Aubin. Créée en 2016, l’entreprise intervient dans la température dirigée, le transport général, le groupage et la distribution. L’article lui attribue 12 millions d’euros de chiffre d’affaires, 91 collaborateurs, 50 tracteurs et 70 semi-remorques.

Olano revendique 60 implantations européennes, 640 millions d’euros de chiffre d’affaires, 3 500 collaborateurs et 1 700 véhicules. Ses capacités comprennent un million de mètres cubes d’entrepôts à −20 °C et 300 000 m³ en température positive. Fondé en 1975, le groupe reste dirigé par la famille Olano. L’arrivée de NVT s’insère ainsi dans un ensemble combinant transport, groupage et stockage, déjà présent sur plusieurs marchés européens.

Cette reprise renforce le maillage d’Olano dans les Hauts-de-France, au croisement de corridors nationaux et européens. Elle s’inscrit dans la continuité de l’acquisition de Lambec au printemps et d’opérations précédentes en Italie et en Espagne. Le groupe met en avant la proximité des cultures familiales et la complémentarité opérationnelle. Il dispose déjà d’un réseau européen associant transport et entrepôts à températures négatives et positives. L’article présente ainsi une stratégie de croissance par intégration de spécialistes locaux. Les capacités et la couverture augmentent, tandis que la qualité de l’intégration déterminera la traduction concrète de cette extension en performance de service.

STEF affiche une hausse de 11 % de son chiffre d'affaires au deuxième trimestre

Publié le 27 juillet 2026

Lire l’article en ligne — L’Officiel des Transporteurs

Synthèse

STEF réalise 1 417,7 millions d’euros de chiffre d’affaires au deuxième trimestre 2026, en hausse de 11 %. À périmètre et change comparables, la progression atteint 9,6 %. Le groupe souligne que la consommation alimentaire européenne demeure globalement stable en volume : sa croissance ne correspond donc pas à une hausse équivalente du marché.

L’activité française atteint 668,2 millions d’euros, en progression de 9,4 %, tandis que l’international représente 565 millions, en hausse de 15,5 %. Le groupe mentionne un nouveau site de 36 000 m² en Centre-Val de Loire et la fermeture d’Aulnay-sous-Bois dans la grande distribution. Ces mouvements de sites expliquent une partie des différences entre activités et rappellent que la croissance globale recouvre des évolutions opérationnelles contrastées.

En France, les flux frais et surgelés soutiennent l’activité, tandis que la grande distribution recule légèrement dans un contexte de réorganisation de sites. L’international progresse plus vite, notamment en Espagne, au Portugal et en Suisse. L’acquisition de Christian Cavegn contribue à cette évolution. De nouveaux clients, la montée en puissance des plateformes et un effet calendaire favorable en juin participent également à la performance. Sur le semestre, les revenus atteignent 2 687,1 millions d’euros, soit +8,6 %. L’article présente les ventes avant la publication des résultats détaillés ; il ne permet pas à lui seul de conclure à une progression identique des marges.

[Dossier] Mix énergétique : comment le gérer et... le vendre ?

Publié le 12 août 2026

Lire l’article en ligne — L’Officiel des Transporteurs

Synthèse

Le dossier montre que la diversification énergétique transforme le travail des exploitants. Avec le gaz, les biocarburants et l’électricité, l’affectation d’un véhicule dépend de son autonomie, des stations accessibles, des horaires et des coûts. Les transporteurs interrogés avancent progressivement, en commençant souvent par une ligne régulière et bien connue.

Chez Comaldis, un premier porteur électrique de 16 tonnes effectue environ 200 kilomètres quotidiens pour une autonomie annoncée de 220 kilomètres, avec recharge nocturne. Mégevand Frères exploite pour sa part 22 moteurs utilisant six énergies et doit concilier ravitaillement, recharge et horaires urbains. Ces cas montrent que l’apprentissage se construit progressivement : le choix de la motorisation ne suffit pas, il faut organiser les itinéraires, les pauses et les solutions de repli.

Les exemples de Mégevand, Defitrans, Comaldis, Houtch et XPO soulignent l’importance des installations au dépôt, des contrats de maintenance et de la formation. Pour l’électrique, les temps de charge doivent être intégrés aux pauses ou aux opérations à quai. La puissance disponible limite aussi le nombre de véhicules rechargeables simultanément. Une difficulté économique apparaît : réserver un véhicule coûteux aux trajets courts peut retarder sa rentabilisation. Des tournées denses et répétées peuvent améliorer son utilisation. Le dossier insiste enfin sur les compétences humaines et les engagements pluriannuels des chargeurs, nécessaires pour absorber la complexité et le coût de cette transition.

Livraison du dernier kilomètre : la France autorise la circulation des robots autonomes

Publié le 17 août 2026

Lire l’article en ligne — L’Officiel des Transporteurs

Synthèse

Un arrêté publié le 7 août ouvre une voie d’homologation pour les robots de livraison autonomes sur chaussée. L’article décrit de petits véhicules électriques sans conducteur, destinés à des trajets urbains courts et placés sous supervision à distance. Les trottoirs sont exclus du dispositif présenté.

Les dimensions maximales présentées peuvent atteindre quatre mètres de long, deux mètres de large et deux mètres cinquante de haut, avec une charge utile jusqu’à une tonne selon le gabarit. Caméras, radars et lidars alimentent les logiciels embarqués. TwinswHeel a déjà déployé des véhicules pour des opérateurs postaux à Ljubljana et Bratislava. Le cadre français cherche à transformer ces expérimentations en activité industrialisable, tout en maintenant une supervision humaine.

Classés dans la catégorie L, ces engins doivent respecter un cadre technique et rester suivis par un opérateur capable d’intervenir. Les collectivités définiront les zones et itinéraires autorisés. La cybersécurité et la protection des données font aussi partie des exigences. Le gouvernement cherche à accompagner une filière déjà engagée dans des expérimentations, sans attendre l’achèvement de tous les travaux internationaux. L’article cite notamment TwinswHeel parmi les acteurs positionnés. Cette évolution ne signifie donc pas que tout robot peut circuler partout : elle organise un passage possible de l’expérimentation à des services homologués, dans des périmètres encadrés et avec une intervention humaine maintenue.

Écotaxe poids lourds : deux décrets précisent le cadre avant le lancement du R-Pass

Publié le 19 août 2026

Lire l’article en ligne — L’Officiel des Transporteurs

Synthèse

Deux décrets publiés fin juillet précisent les modalités de l’écotaxe poids lourds sur certaines voies publiques. L’article indique qu’ils ne créent pas une taxe nationale généralisée : ils complètent le cadre permettant aux collectivités concernées d’instituer le dispositif sur leur réseau. Le lancement du R-Pass alsacien est alors prévu en janvier 2027 sur les axes A35 et A36.

L’article distingue le décret relatif aux mesures d’application, notamment tarifaires, de celui consacré à la gestion, au contrôle et aux sanctions. Il évoque aussi le projet propre de la région Grand Est, notamment autour de l’A31. Les agents habilités pourront vérifier les immatriculations, tandis que certaines infractions relèveront d’amendes forfaitaires. La mise en œuvre reste donc à lire territoire par territoire, avec des procédures administratives et des justificatifs spécifiques.

Les textes détaillent notamment la taxation d’office, les contrôles et les contestations. L’article mentionne un délai de notification de quatre-vingt-dix jours, puis trente jours pour payer ou contester, avec une réponse de la collectivité sous soixante jours. Les relevés de télépéage et les caractéristiques du véhicule peuvent servir à justifier la distance ou le tarif applicable. Les modalités concrètes dépendront du dispositif territorial. Le sujet porte autant sur l’anticipation des coûts de circulation que sur l’organisation administrative nécessaire pour conserver les preuves et traiter les avis reçus.

Jungheinrich mise sur l'IA pour automatiser le chargement des camions

Publié le 19 août 2026

Lire l’article en ligne — L’Officiel des Transporteurs

Synthèse

Jungheinrich prend une participation dans Navflex pour développer l’automatisation du chargement et du déchargement des camions. La solution associe un véhicule industriel à des logiciels d’intelligence artificielle assurant la perception, la navigation et le contrôle des mouvements au quai. Elle est testée chez des clients en conditions réelles.

Navflex, fondée en 2021, travaille sur une intelligence artificielle associant apprentissage logiciel et action physique des robots. La participation de Jungheinrich renforce un partenariat existant : le constructeur apporte la plateforme industrielle et Navflex les fonctions permettant d’appréhender un environnement changeant. Le projet cible précisément le passage entre entrepôt et remorque, où l’irrégularité des situations impose davantage d’adaptation qu’un déplacement automatisé dans une allée standardisée.

Le chargement reste difficile à automatiser du fait de la diversité des remorques, des hauteurs, des supports et des espaces disponibles. La coexistence avec les opérateurs ajoute une contrainte de sécurité. Les partenaires visent une utilisation dans les installations existantes, sans infrastructure spécifique supplémentaire. L’article décrit une étape de développement et d’essais, sans annoncer de déploiement généralisé ni de gain chiffré garanti. Le projet prolonge les activités de Jungheinrich dans les robots mobiles et cherche à traiter une interface encore largement manuelle de la chaîne logistique. Son intérêt dépendra de la fiabilité face aux variations rencontrées quotidiennement.

Pierre Transports (49) en pleine phase de développement

Publié le 20 août 2026

Lire l’article en ligne — L’Officiel des Transporteurs

Synthèse

Pierre Transports reprend au 1er juillet une partie de l’activité de SBT à Doué-en-Anjou. Le frigorifique et l’emplacement du site motivent particulièrement l’opération. Six véhicules et cinq salariés rejoignent le groupe. L’ensemble de l’activité frigorifique est transféré à Doué-en-Anjou, avec un responsable chargé de l’intégration.

Le groupe compte 60 moteurs, 65 conducteurs et 75 collaborateurs au total. En 2022, il disposait de 40 moteurs et réalisait 9,9 millions d’euros de chiffre d’affaires. Membre de Tred Union, il dessert notamment le sud de la France, la Corse, l’Espagne et l’Italie. La reprise de SBT prolonge celle de TLM en 2023 et s’accompagne d’une concentration de l’activité frigorifique sur le site de Doué-en-Anjou.

Le développement s’accompagne d’autres changements : pérennisation d’un dépôt logistique de 6 000 m² à Cholet et adoption du logiciel de gestion du transport Dashdoc, notamment pour dématérialiser la lettre de voiture. Deux véhicules électriques sont attendus à l’automne, avec une station de recharge à Chemillé-en-Anjou dont l’ouverture au public est envisagée l’année suivante. Le groupe vise entre 13 et 15 millions d’euros de chiffre d’affaires. Le dirigeant constate que les défaillances de concurrents apportent des volumes, tout en restant prudent sur leur contribution. L’article associe donc croissance externe, réorganisation des sites, outils numériques et préparation énergétique.

Tesla dévoilera son Semi européen à l'IAA, neuf ans après sa présentation

Publié le 21 août 2026

Lire l’article en ligne — L’Officiel des Transporteurs

Synthèse

Tesla annonce un rendez-vous à l’IAA Transportation de Hanovre pour présenter les caractéristiques et les modalités du lancement européen du Semi. Le salon se tient du 15 au 20 septembre, avec une journée presse le 14. À la date de l’article, les tarifs, les dates de livraison et les spécifications européennes restent inconnus.

Einride a annoncé le 18 août l’acquisition de 50 Semi, deux jours avant la confirmation du rendez-vous de Hanovre. Tesla avait déjà exposé son camion à l’IAA en 2024, sans plan commercial européen précis. Le marché dispose désormais de plusieurs solutions concurrentes, dont l’eActros 600 de Mercedes-Benz et l’eTGX de MAN. Le calendrier américain et l’adaptation aux conditions européennes restent donc deux paramètres distincts du lancement annoncé.

Le camion arrive après plusieurs années de retard, alors que les fabricants européens disposent déjà de gammes électriques et de réseaux de service. Les performances américaines annoncées devront être confirmées pour les conditions d’exploitation européennes. L’article cite également l’intérêt d’un premier client, Einride. La concurrence porte désormais sur l’autonomie, la recharge et la capacité à accompagner une flotte dans la durée. L’annonce du salon marque une étape commerciale, mais ne vaut pas preuve d’une disponibilité immédiate à grande échelle. Elle complète les articles précédents sur le programme américain en précisant le prochain jalon européen.

Carrier Transicold mise sur la batterie qui survit à la remorque

Publié le 26 août 2026

Lire l’article en ligne — L’Officiel des Transporteurs

Synthèse

Carrier Transicold commercialise [R]eCool, une batterie de 38,5 kWh destinée à électrifier des groupes frigorifiques de semi-remorques. Le système peut équiper du matériel neuf ou certains groupes existants, y compris des unités concurrentes compatibles. L’offre vise donc les parcs hétérogènes qui ne peuvent pas être renouvelés en une seule fois.

L’offre s’appuie sur la télématique Lynx Fleet, les contrats BluEdge et un réseau de plus de 800 centres de service en Europe, au Moyen-Orient et en Afrique. Le mode électrique vise notamment un fonctionnement moins bruyant en ville, tandis que l’hybride préserve la souplesse sur de longues distances. L’annonce prolonge la stratégie d’électrification du fabricant en ajoutant une solution transférable au parc existant, sous réserve de compatibilité des unités.

Le fabricant met en avant le caractère amovible du pack, son transfert entre véhicules et une durée de vie annoncée de seize ans. Une réutilisation stationnaire est aussi envisagée. L’exploitation peut combiner fonctionnement électrique et hybride, selon les besoins. La technologie provient notamment d’Addvolt, acquis en 2025, et s’intègre aux services de télématique et de maintenance de Carrier. L’article ne communique ni prix ni références françaises permettant de vérifier un retour économique. La proposition porte principalement sur une évolution du cycle d’investissement : dissocier davantage la batterie de la durée de vie de la remorque et engager progressivement l’électrification du froid.

Bruxelles fixe le coefficient qui mesurera le vieillissement des poids lourds

Publié le 27 août 2026

Lire l’article en ligne — L’Officiel des Transporteurs

Synthèse

La Commission européenne fixe à 1,2 le multiplicateur de durabilité des émissions gazeuses applicable aux poids lourds, autobus et autocars dans le dispositif Euro 7. Le paramètre tient compte de la dégradation des systèmes de dépollution au fil de l’utilisation. Il intervient dans les procédures d’homologation afin d’évaluer les performances au-delà de la sortie d’usine.

L’article précise que le coefficient repose sur des observations du vieillissement des véhicules Euro VI. Il intervient dans les procédures d’homologation, sans modifier les conditions de circulation ni les obligations d’entretien du parc existant. Le calendrier présenté distingue les nouveaux types de véhicules, concernés à partir du 29 mai 2028, et l’ensemble des véhicules neufs des catégories visées, à partir du 29 mai 2029 ; un report est prévu pour les petits constructeurs.

L’article insiste sur l’absence d’effet direct sur le parc déjà en service : ce texte vise la conception et la conformité des futurs modèles. Il complète les exigences techniques d’Euro 7, qui renforcent le contrôle des émissions. Le calendrier présenté prévoit une application aux nouveaux types en mai 2028, puis aux véhicules neufs concernés en mai 2029, avec un report pour les petits constructeurs. D’autres actes doivent préciser les modalités. Le sujet relève donc surtout de la préparation industrielle et du renouvellement futur des véhicules, plutôt que d’une nouvelle formalité immédiate pour les transporteurs.

Disparition de Christian Guéry, fondateur des Transports C. Guéry (47) et (66)

Publié le 31 août 2026

Lire l’article en ligne — L’Officiel des Transporteurs

Synthèse

Christian Guéry, fondateur des Transports C. Guéry, est décédé le 28 août 2026. Créée en 1964 avec un seul camion frigorifique, l’entreprise s’est développée sans quitter sa spécialisation dans le transport de produits frais et surgelés et la logistique du froid pour la grande distribution. Son implantation près d’Agen remonte à 1976.

L’implantation de Bon-Encontre, près d’Agen, remonte à 1976 et s’est faite sur un terrain de 25 000 m². L’entreprise a ensuite renforcé son maillage régional avec une agence à Perpignan, ouverte en 2013 à la suite d’une acquisition. La transmission familiale s’accompagne d’une répartition des responsabilités entre transport, logistique et fonctions administratives et financières. Le maintien de la spécialisation dans le frais et le surgelé constitue le fil conducteur de cette trajectoire.

L’activité couvre aujourd’hui le Sud-Ouest et représente 11,1 millions d’euros de chiffre d’affaires, selon l’article. Les enfants et petits-enfants du fondateur assurent les responsabilités de direction, de transport, de logistique et d’administration. Le développement s’est également appuyé sur l’adhésion au Groupement FLO en 2010, puis sur une implantation à Perpignan en 2013 par reprise d’une entreprise locale. La société est adhérente de La Chaîne Logistique du Froid. Cet hommage retrace une continuité familiale et professionnelle de plus de soixante ans, associant ancrage territorial, spécialisation et participation à des réseaux collectifs.

Les immatriculations de poids lourds stagnent en France mais progressent en Europe

Publié le 31 août 2026

Lire l’article en ligne — L’Officiel des Transporteurs

Synthèse

Les immatriculations de camions de plus de 3,5 tonnes progressent de 9,8 % dans l’Union européenne au premier semestre 2026, à 171 933 unités, selon l’ACEA. La France reste presque stable, à 23 214 véhicules et +0,2 %. La croissance européenne est notamment portée par la Pologne, l’Espagne et l’Allemagne.

La ventilation par énergie montre que la stagnation française recouvre des évolutions opposées. La catégorie des carburants alternatifs regroupés sous l’intitulé « autres » recule de 44,9 %, à 1 326 unités, tandis que le diesel progresse de 4 %. Les camions rechargeables atteignent 1 102 immatriculations, en hausse de 43,7 %. Cette dernière progression est surtout portée par les véhicules de 3,5 à 16 tonnes ; les plus de 16 tonnes augmentent de 10 %.

En France, les motorisations regroupées dans la catégorie « autres », dont le gaz et certains carburants alternatifs, reculent de 44,9 %. Le diesel bénéficie d’une partie de ce mouvement. L’électrique progresse à 1 102 immatriculations, soit +43,7 %, surtout dans les catégories intermédiaires. Les plus de 16 tonnes avancent moins vite, ce qui souligne les contraintes persistantes de la longue distance. L’ACEA juge encore insuffisant le rythme global d’électrification. Les chiffres portent sur le marché neuf et sur un périmètre de poids précis ; ils ne décrivent ni l’ensemble du parc ni les mêmes catégories que les bilans limités aux plus de 7,5 tonnes.

Aide au véhicule, facturation électronique... ce qui change dès le 1er septembre pour le TRM

Publié le 31 août 2026 • Mise à jour le 1 septembre 2026

Lire l’article en ligne — L’Officiel des Transporteurs

Synthèse

L’article rassemble trois évolutions de rentrée pour les entreprises de transport. Il rappelle d’abord la clôture, au 1er septembre, du deuxième dispositif d’aide exceptionnelle au véhicule, soumis à des critères d’activité, de taille et de situation financière. Les montants varient selon les catégories, avec un plafond par entreprise. Cette échéance est désormais passée à la date de la revue.

Concernant les factures, le texte distingue la réception, généralisée aux entreprises assujetties à la TVA, et l’émission, dont l’échéance dépend de leur taille. Il précise qu’un PDF transmis par courriel ne constitue pas à lui seul une facture électronique conforme au dispositif décrit : des données structurées et une plateforme agréée sont nécessaires. Pour les arrêts de travail, les plafonds annoncés portent sur chaque prescription ou prolongation, et non sur la durée totale possible de l’arrêt.

La facturation électronique constitue le deuxième chantier : réception pour les entreprises assujetties concernées, émission dès 2026 pour les grandes entreprises et ETI, puis en 2027 pour les petites structures. L’article distingue les formats structurés transmis par une plateforme agréée d’un simple PDF envoyé par courriel. Il décrit enfin de nouveaux plafonds de durée par prescription d’arrêt de travail, sans les confondre avec une durée maximale totale d’absence. Ces sujets mobilisent la comptabilité, les ressources humaines et la direction. Ils imposent surtout de coordonner les outils, les justificatifs et le suivi administratif.

Cinq candidats à l'innovation avant l'IAA de Hanovre

Publié le 1 septembre 2026

Lire l’article en ligne — L’Officiel des Transporteurs

Synthèse

Le Truck Innovation Award 2027 retient cinq projets avant l’IAA de Hanovre. BYD présente une recharge de très haute puissance associée à sa batterie Blade ; cellcentric propose une pile à combustible pour le transport lourd. Iveco et PlusAI travaillent sur des essais de conduite autonome entre Madrid et Saragosse, avec un conducteur de sécurité à bord.

Les essais autonomes d’Iveco et PlusAI portent sur deux S-Way, avec Sesé et le gouvernement d’Aragon, sur un corridor d’environ 300 km entre Madrid et Saragosse ; un conducteur de sécurité reste prévu à bord. Scania met pour sa part en avant une économie moyenne de carburant de 3,1 % sur un échantillon de 897 conducteurs utilisant ProDriver. Ces précisions distinguent les performances observées des objectifs industriels ou des annonces des fabricants.

Scania met en avant ProDriver, service de conseils personnalisés fondé sur les données de conduite. ZF présente une transmission hybride destinée à réduire consommation et émissions. Ces candidats couvrent des horizons différents : services utilisables sur des flottes actuelles, programmes d’essais et équipements en préparation industrielle. Les puissances, autonomies et économies annoncées sont attribuées aux fabricants et ne constituent pas des performances uniformément acquises en exploitation. Le jury doit les départager le 14 septembre, après la date de l’article. La sélection montre que l’innovation concerne autant la conduite et les outils numériques que la motorisation.

Aides carburant : le transport routier de marchandises écarté de la reconduction

Publié le 3 septembre 2026

Lire l’article en ligne — L’Officiel des Transporteurs

Synthèse

Le gouvernement prolonge les aides au carburant pour septembre et octobre, mais exclut le transport routier de marchandises. L’article indique que le guichet du secteur s’est éteint fin août. L’exécutif justifie cette décision par le mécanisme légal d’indexation permettant de répercuter la hausse du gazole sur les clients.

Les fédérations soulignent également le décalage entre l’annonce des soutiens et leur versement effectif. Selon les données de l’OTRE reprises dans l’article, 6 980 dossiers sur 11 158 avaient été traités pour la première vague ; 9 864 demandes avaient été déposées pour la deuxième, sans versement à cette date. Le décret concernant la troisième vague restait attendu. La contestation porte donc autant sur la continuité des aides que sur leur traduction concrète en trésorerie.

TLF, OTRE et FNTR contestent cette analyse. Elles estiment que les conditions concrètes de répercussion restent insuffisantes et que la trésorerie subit le décalage entre achat du carburant et règlement des factures. L’OTRE souligne que des travaux de réforme du mécanisme avaient été engagés en juillet sans avoir encore abouti. Les fédérations signalent aussi des retards dans le traitement et le versement des précédentes vagues d’aide. La décision intervient alors que les tensions énergétiques repartent à la hausse. L’article présente ainsi un désaccord sur l’efficacité réelle de l’indexation, au-delà de son existence dans les textes.

Groupe STEF : un premier semestre 2026 marqué par une forte progression des résultats

Publié le 4 septembre 2026

Lire l’article en ligne — L’Officiel des Transporteurs

Synthèse

STEF publie un chiffre d’affaires semestriel de 2,687 milliards d’euros, en hausse de 8,6 %, et un résultat opérationnel de 102,9 millions, contre 55,9 millions un an plus tôt. La hausse de 84,1 % de l’EBIT correspond, selon la direction, à un retour vers un niveau normal après les éléments exceptionnels de 2025. Elle ne traduit donc pas seulement une accélération de l’activité.

Les performances internationales restent différenciées : l’Italie retrouve une rentabilité plus habituelle, l’Espagne et le Portugal accompagnent leur croissance par de nouveaux sites, tandis que le Benelux supporte encore les transformations liées aux acquisitions. En France, les réorganisations de la grande distribution imposent des adaptations des schémas logistiques. Le groupe prépare parallèlement son plan 2027-2031, avec une gouvernance organisée autour de deux zones, France et International, et une réflexion sur les transformations liées à l’intelligence artificielle.

En France, le transport et plusieurs activités de frais et de surgelés soutiennent la croissance. La rentabilité demeure toutefois contrastée, notamment dans le retail, affecté par les changements d’enseignes et de schémas logistiques. À l’international, l’Italie se redresse et plusieurs pays progressent, tandis que le Benelux reste en transformation. Les acquisitions demeurent sélectives dans un environnement économique atone. STEF prépare son plan 2027-2031, incluant les effets de l’intelligence artificielle, et organise sa gouvernance autour de la France et de l’international. L’article distingue clairement croissance des revenus, redressement de marge et difficultés localisées.

Froid connecté : Thermo King et Volvo sortent le smartphone de la cabine

Publié le 7 septembre 2026

Lire l’article en ligne — L’Officiel des Transporteurs

Synthèse

Thermo King et Volvo Trucks intègrent le pilotage du groupe frigorifique au système embarqué du camion. L’application, accessible via My Business Apps et Volvo Connect, permet de consulter et modifier les paramètres du chargement sans utiliser un smartphone ni quitter la cabine. Le service est annoncé sur les Volvo compatibles équipés du dernier écran latéral, à partir des modèles 2021, dans une quinzaine de pays européens dont la France.

Le service passe par My Business Apps, dans Volvo Connect, et concerne les véhicules dotés du dernier écran latéral à partir des modèles 2021. Son lancement couvre notamment la France, dans un déploiement européen et australien. Thermo King annonce une authentification et un chiffrement de bout en bout pour réserver les réglages au personnel autorisé. L’intégration répond ainsi à la fois à un besoin de commande en cabine et à la maîtrise des accès aux paramètres du chargement.

L’intégration vise à réduire les manipulations et les sorties de cabine. Elle répond aussi à la difficulté d’utiliser le téléphone personnel du salarié pour des fonctions professionnelles, tout en limitant le besoin de terminaux supplémentaires. Thermo King met en avant l’authentification et le chiffrement de bout en bout pour réserver l’accès aux personnes autorisées. L’article présente ainsi une évolution de l’ergonomie et de la sécurité du froid connecté. Le bénéfice dépend de la compatibilité du parc et de la manière dont l’entreprise organise les droits d’accès et les procédures de contrôle.

La recharge des poids lourds à la traîne face aux exigences d'AFIR

Publié le 8 septembre 2026

Lire l’article en ligne — L’Officiel des Transporteurs

Synthèse

L’OTRE souligne le retard du maillage français de recharge publique pour poids lourds par rapport aux prochaines échéances européennes. La France compte 62 stations ouvertes aux camions en avril 2026, contre 44 six mois plus tôt et 19 un an auparavant. Selon la note reprise par l’article, elles couvrent 17,4 % du réseau transeuropéen, alors que le jalon de fin 2027 vise une couverture de 50 %.

La note distingue trois lieux de recharge complémentaires : les grands axes, les dépôts des transporteurs et les sites des clients ou donneurs d’ordre. Elle insiste aussi sur la continuité européenne des corridors, car un équipement national ne suffit pas à sécuriser les trajets transfrontaliers. La disponibilité des installations dans les autres États conditionne les itinéraires, les détours éventuels et l’organisation des opérations. Le sujet porte donc autant sur la répartition du réseau que sur son volume global.

La progression est réelle, mais part d’un niveau faible et doit s’accélérer. L’OTRE insiste sur trois niveaux complémentaires : recharge en itinérance, au dépôt et chez les clients. La continuité des trajets internationaux exige aussi un déploiement cohérent dans les autres pays européens. Les aides à l’achat réduisent l’écart d’investissement avec le diesel, sans résoudre à elles seules les contraintes d’exploitation. L’article distingue ainsi le développement rapide des bornes pour véhicules légers des besoins spécifiques des ensembles routiers, en puissance, en accessibilité et en disponibilité.

Anaïs Raulet-Malvaux (Groupement FLO) : « Partager les expériences et construire des projets communs »

Publié le 8 septembre 2026

Lire l’article en ligne — L’Officiel des Transporteurs

Synthèse

Anaïs Raulet-Malvaux, présidente du Groupement FLO depuis le 22 mai, présente une feuille de route fondée sur la coopération entre PME et ETI indépendantes. Le réseau réunit près de 90 entreprises, environ 10 200 salariés, 8 200 véhicules moteurs et 1,85 million de m² d’entreposage. Ses sept métiers incluent la température dirigée. Le modèle repose sur la mutualisation d’expertises, d’achats et de formations, sans imposer un outil ou un investissement unique.

La transmission des entreprises occupe une place spécifique dans cette feuille de route. La commission NextGen prépare les futurs dirigeants par les échanges de pratiques, tandis que le groupement envisage des services facilitant les cessions, acquisitions et rapprochements souhaités par ses membres. La FLO Académie développe parallèlement webinaires, formations et clubs métiers ; l’entretien mentionne sa certification Qualiopi en 2026. Ces dispositifs complètent les achats mutualisés par un accompagnement des compétences et de la continuité des entreprises familiales.

Les priorités concernent la performance économique, la transition énergétique, les données, la cybersécurité et la transmission des entreprises. La commission NextGen accompagne les futurs dirigeants ; la FLO Académie développe les compétences et obtient Qualiopi en 2026. Le groupement travaille aussi à améliorer sa plateforme collaborative. Certaines entreprises participent au réseau de recharge mutualisée Alphya, tandis que FLO Palettes illustre la massification des flux. La présidente insiste sur des projets apportant une valeur mesurable aux adhérents, tout en conservant leur autonomie de décision et la confidentialité des transmissions.

Décarbonation des poids lourds : l'alliance inédite entre l'IRU et l'ONG T&E pour interpeller Bruxelles

Publié le 8 septembre 2026

Lire l’article en ligne — L’Officiel des Transporteurs

Synthèse

L’IRU et Transport & Environment adressent une lettre commune à la Commission européenne pour demander un dialogue stratégique de haut niveau sur la décarbonation des poids lourds. Ce rapprochement réunit une organisation du transport routier et une ONG environnementale autour des obstacles pratiques au camion zéro émission. La démarche associerait transporteurs, constructeurs, énergéticiens, fournisseurs d’infrastructures et société civile.

Les signataires souhaitent associer transporteurs, constructeurs, fournisseurs d’énergie et d’infrastructures ainsi que la société civile. L’IRU insiste sur les conditions économiques des entreprises qui achètent et exploitent les véhicules ; T&E met l’accent sur la réduction de la dépendance au pétrole importé. Leur convergence concerne notamment la capacité du réseau électrique, la compétitivité du prix de l’énergie, l’accès au financement et l’existence d’une demande commerciale pour des prestations de transport sans émissions à l’échappement.

Les deux organisations relient la transition à la sécurité énergétique, dans un contexte de gazole cher et de perturbations climatiques. L’IRU insiste sur la viabilité économique des entreprises qui achètent et exploitent les véhicules. T&E met en avant la réduction de la dépendance au pétrole importé. Leur point commun porte sur la disponibilité du réseau électrique, des prix compétitifs, des financements et une demande effective de transport décarboné. L’appel intervient avant des révisions réglementaires structurantes. Il s’agit d’une demande de coordination politique, et non d’une nouvelle obligation imposée aux exploitants.

En ville, le camion circule souvent mieux que la voiture, y compris à Paris

Publié le 9 septembre 2026

Lire l’article en ligne — L’Officiel des Transporteurs

Synthèse

Une étude de Geotab fondée sur les données de véhicules connectés de 2025 compare l’efficacité du fret urbain dans sept capitales européennes. Dans cinq villes, les camions obtiennent un meilleur score que les voitures particulières. La planification professionnelle, les horaires et les itinéraires permettent aux flottes de contourner une partie de la congestion. Les résultats varient toutefois fortement selon l’organisation locale de la circulation.

L’indice repose sur des données de véhicules connectés recueillies pendant l’année 2025 et combine fluidité du trafic et consommation à l’arrêt. Le classement général des villes diffère de la comparaison entre camions et voitures, car il tient compte du poids de ces dernières dans la circulation. Berlin obtient ainsi 61 points et Amsterdam 59 au classement global. L’article rappelle que l’échantillon analysé ne constitue pas un recensement exhaustif des déplacements urbains.

À Paris, les camions affichent un score de 46 contre 31 pour les voitures, malgré une consommation à l’arrêt représentant 18,2 % du carburant. Dans l’ensemble des flottes étudiées, le ralenti représente plus de 1,5 million de litres et 2,6 millions d’euros sur l’année. Londres et Madrid apparaissent moins favorables aux utilitaires. L’article rappelle que ces résultats proviennent d’un fournisseur de télématique et d’un échantillon connecté, et ne constituent pas un recensement de tout le trafic. Ils identifient néanmoins des marges de progrès dans l’organisation des livraisons.

Poids lourds : l’électrique progresse, les constructeurs réclament un coup d’accélérateur

Publié le 11 septembre 2026

Lire l’article en ligne — L’Officiel des Transporteurs

Synthèse

La CSIAM constate un recul de 3,8 % des immatriculations françaises de poids lourds de plus de 7,5 tonnes sur les huit premiers mois de 2026, à 26 065 véhicules. Les porteurs reculent nettement, tandis que les tracteurs progressent. La faiblesse de la construction et les délais de carrossage contribuent à ces différences. Le diesel reste très majoritaire, et les statistiques d’immatriculation ne reflètent pas tous les usages effectifs de biocarburants.

La structure des entreprises éclaire la demande d’accompagnement différencié : 74 % exploitent un à quatre véhicules, mais ne détiennent que 22 % du parc ; les flottes d’au moins 100 véhicules en représentent 39 %. La CSIAM demande notamment de stabiliser les aides jusqu’en 2030 et propose une évolution de la charge autorisée sur l’essieu moteur des ensembles électriques lourds. Ces propositions sont présentées comme des leviers pour limiter la perte de charge utile liée aux batteries.

L’électrique progresse à 646 véhicules, soit une hausse de 29,7 % et une part de 2,5 %. Les commandes soutenues par les CEE ne sont pas encore toutes visibles dans les immatriculations. Les constructeurs réclament une visibilité sur les aides jusqu’en 2030, davantage de recharge et une évolution des règles de charge à l’essieu. Ils proposent aussi d’impliquer plus fortement les donneurs d’ordre dans la demande de transport électrique. Ces demandes visent à réduire les écarts économiques avec le diesel et à éviter une transition réservée aux grandes flottes.

STEF accompagne la montée en puissance des glaces Mars

Publié le 15 juin 2026

Lire l’article en ligne — Le Monde du Surgelé

Synthèse

STEF agrandit son hub de Reichstett pour accompagner l’activité glaces de Mars Wrigley. L’investissement annoncé atteint 15 millions d’euros. L’extension de 65 000 m³ porte les capacités surgelées du site à près de 180 000 m³ et apporte environ 15 000 emplacements palettes supplémentaires à Mars, pour un total proche de 28 000. Le partenariat remonte à l’installation de l’usine de Steinbourg en 1989.

L’usine de Steinbourg, située à une quarantaine de kilomètres de Reichstett, produit plus de 30 000 tonnes annuelles et constitue le seul site européen du groupe dédié aux barres glacées. Le partenariat avec STEF remonte à son implantation en 1989. La nouvelle capacité accompagne également l’élargissement de la gamme aux bouchées Trü Frü. L’extension comprend des palettiers mobiles, des convoyeurs automatisés, une production frigorifique à l’ammoniac et des panneaux photovoltaïques en toiture.

Cette usine, unique site européen du groupe consacré aux barres glacées, produit plus de 30 000 tonnes par an. L’article évoque la croissance des ventes françaises de Mars et l’arrivée de nouvelles références. L’extension comprend des palettiers mobiles, des convoyeurs, une production frigorifique à l’ammoniac et des panneaux photovoltaïques. Elle vise à soutenir les volumes tout en optimisant les flux et l’énergie. Le reportage illustre un investissement logistique construit autour d’un client industriel de long terme et de la montée en puissance d’une catégorie alimentaire.

Denis Bertin prend la présidence de La Chaîne Logistique du Froid

Publié le 8 juillet 2026

Lire l’article en ligne — Le Monde du Surgelé

Synthèse

Denis Bertin est élu président de La Chaîne Logistique du Froid à l’issue de l’assemblée générale organisée début juin à Saint-Malo. Il succède à Bertrand Bompas. Conseiller du président et de la direction générale du groupe Perrenot, il prend la tête d’une organisation qui fédère plus de 120 entreprises du transport, de la logistique et de l’entreposage sous température dirigée. Trois nouveaux administrateurs rejoignent également le conseil.

Le renouvellement de la présidence s’accompagne de l’arrivée de trois administrateurs. Pour 2026-2027, les priorités annoncées associent expertise technique et réglementaire, services aux entreprises et défense des positions de la profession auprès des pouvoirs publics. Denis Bertin inscrit son mandat dans la continuité des actions antérieures, tout en souhaitant ouvrir davantage l’organisation aux nouvelles générations de dirigeants et à de nouvelles expertises. Le changement présenté concerne ainsi la représentation collective et l’accompagnement des entreprises adhérentes.

La nouvelle gouvernance s’inscrit dans la continuité des travaux engagés, tout en souhaitant donner davantage de place aux nouvelles générations de dirigeants et aux expertises émergentes. Les priorités 2026-2027 portent sur la transition énergétique, la réglementation, l’attractivité des métiers et la transformation numérique. L’association entend renforcer son expertise technique, développer les services rendus aux entreprises et défendre les positions professionnelles auprès des pouvoirs publics. L’article présente ainsi une évolution de gouvernance accompagnée d’une feuille de route directement liée aux difficultés quotidiennes et aux investissements de la filière.

Le vrai coût des ruptures dépasse largement les ventes perdues

Publié le 22 juillet 2026

Lire l’article en ligne — Le Monde du Surgelé

Synthèse

Dans un entretien, Gaël Ramaen, de Relex Solutions, explique que les ruptures coûtent davantage que les ventes immédiatement perdues. Elles provoquent des réapprovisionnements urgents, des réorganisations et une mobilisation supplémentaire des équipes. Elles fragilisent aussi la fidélité des clients. Dans la restauration, l’absence d’un produit peut perturber directement le service du professionnel livré.

L’entretien distingue aussi le drive, où la répétition des paniers rend la demande plus prévisible, et les glaces, qui cumulent météo, promotions, saisonnalité et achats d’impulsion. Dans la restauration professionnelle, une rupture peut obliger le client à modifier son menu ou son approvisionnement. Les leviers proposés par Relex comprennent l’ajustement des commandes à la capacité réelle des meubles, la consolidation des livraisons et le partage de données avec les fournisseurs ; les gains évoqués restent ceux avancés par l’éditeur.

Les glaces constituent un cas particulièrement sensible : météo, promotions, week-ends et achats d’impulsion peuvent faire varier rapidement la demande. Le drive apporte davantage de prévisibilité, sans supprimer ces aléas. L’expert défend une meilleure exploitation des données, l’automatisation des flux réguliers et une intervention humaine concentrée sur les exceptions. Les commandes doivent tenir compte de la capacité réelle des meubles, tandis que le partage d’informations avec les fournisseurs doit améliorer les réassorts. Les estimations de pertes et de gains présentées émanent de l’intervenant ou des études qu’il cite. L’enjeu opérationnel est d’améliorer la disponibilité sans créer de surstock ni multiplier les livraisons mal remplies.

Petit Forestier élargit le terrain de jeu du froid statique

Publié le 10 septembre 2026

Lire l’article en ligne — Le Monde du Surgelé

Synthèse

Petit Forestier observe un allongement des besoins de froid statique : des locations de quelques semaines peuvent désormais durer deux à trois mois. Les vagues de chaleur et les nouveaux usages transforment les pointes estivales en périodes plus longues de demande. Les conteneurs servent notamment de stockage tampon aux industriels et distributeurs de glaces, de pâtisseries et de desserts surgelés.

Les fortes chaleurs augmenteraient de 25 à 30 % les interventions techniques, selon Petit Forestier, sans qu’il s’agisse toujours de pannes : température ambiante excessive et ouverture prolongée des portes peuvent aussi dégrader le fonctionnement. L’entreprise développe la prévention et travaille sur des groupes frigorifiques interchangeables sous forme de cassettes. L’événementiel, qui représente 5 à 7 % de son activité de froid statique en France, constitue un autre débouché pour ces solutions temporaires et flexibles.

L’entreprise mise sur des matériels polyvalents, capables de passer du froid positif au négatif, et sur des durées de location plus souples. Elle met aussi en avant la performance énergétique des nouvelles générations. La chaleur augmente les interventions techniques, parfois en raison des conditions d’utilisation plutôt que d’une panne : ventilation insuffisante ou portes trop longtemps ouvertes. La prévention, la maintenance prédictive et un projet de groupes interchangeables doivent améliorer la continuité. L’événementiel et des usages de superfroid ouvrent d’autres débouchés. Les gains énergétiques et les évolutions de demande cités restent des données communiquées par l’entreprise.

LSA / ARTICLE 60

« Le dernier kilomètre est un défi économique » : Picard déploie une organisation de haute précision pour livrer à domicile

Publié le 10 septembre 2026

Lire l’article en ligne — LSA

Synthèse

La livraison à domicile devient une composante stratégique de l’offre omnicanale de Picard. L’enseigne s’appuie sur une organisation dédiée pour livrer en vingt-quatre à quarante-huit heures. Le document présente une chaîne du froid pilotée jusqu’à −32 °C, objectif opérationnel annoncé par Picard et non température réglementaire générale applicable à tous les surgelés.

Les sites de préparation assurent à la fois les flux destinés aux magasins et les commandes unitaires des particuliers, avant leur acheminement vers les bases de livraison. La capture mentionne une flotte de 110 véhicules complétée par les relais Chronofresh. L’organisation associe ainsi préparation centralisée et distribution locale. Les essais de créneaux d’une heure portent sur le temps d’attente du client, tandis que le respect de la température reste présenté comme la première exigence opérationnelle.

Les commandes ne sont pas préparées en magasin mais dans quatre sites : trois exploités par STEF à Cergy, Vitry-sur-Seine et Sorgues, et un entrepôt urbain bordelais opéré par Sofrilog. Ces sites alimentent ensuite vingt et une bases de livraison. Le dispositif associe une flotte spécifique et le réseau Chronofresh pour compléter la couverture nationale. L’enseigne cherche également à réduire l’attente des clients et teste des créneaux d’une heure. Cette organisation illustre l’importance de la préparation unitaire, du maillage et de la qualité de remise au destinataire. La précision du service doit être conciliée avec l’équilibre économique du dernier kilomètre.

LSA / ARTICLE 61

Les produits surgelés à la conquête du dernier kilomètre La livraison à domicile le prochain défi du marché

Publié le 11 septembre 2026

Lire l’article en ligne — LSA

Synthèse

La livraison à domicile devient un axe de développement pour les surgelés, à la rencontre du commerce en ligne, de la recherche de praticité et du vieillissement de la population. L’article situe cette perspective dans un marché des surgelés redevenu dynamique. Les données Circana citées concernent les ventes en grande distribution, et ne mesurent pas à elles seules la croissance de la livraison à domicile.

Les données Circana citées portent sur le cumul annuel mobile arrêté au 17 mai 2026, tous circuits de grande distribution. Elles montrent une croissance plus rapide des surgelés sucrés, à 8,9 % en valeur et 8,8 % en volume, que des surgelés salés, à 2 % et 1,3 %. Le dossier relie l’évolution des circuits à la fragmentation des achats, au coût du foncier et à la recherche de proximité, qui favorisent des organisations centrées sur le colis.

Plusieurs modèles coexistent : réseau de magasins et offre omnicanale chez Picard, livraison de colis à température dirigée avec Chronofresh, ou vente itinérante de proximité. Le passage de la palette à la commande individuelle exige une préparation adaptée et une maîtrise du dernier kilomètre. La conservation à température négative jusqu’à la remise au client, les créneaux, le suivi et la densité des tournées pèsent sur le service et sa rentabilité. La livraison reste un débouché à construire, dont le potentiel dépend de la capacité à réunir commodité pour le client et coûts logistiques maîtrisés.

LSA / ARTICLE 62

« Le marché est en pleine transformation » : Chronofresh impose le colis dans la chaîne logistique du froid

Publié le 11 septembre 2026

Lire l’article en ligne — LSA

Synthèse

Chronofresh développe une logistique alimentaire en colis à trois températures : ambiant, frais et surgelé. Lancée en 2015 puis étendue au surgelé en 2016, cette activité s’adresse aux particuliers comme aux professionnels. Selon son président Christophe Desgens, le surgelé représente 10 % des volumes, contre 15 % pour le frais et 75 % pour l’ambiant. Il constitue néanmoins le segment le plus dynamique, avec une croissance annoncée d’environ 30 % depuis le début de l’année.

Les exemples de clients illustrent la diversité des débouchés : Prepmymeal pour les plats préparés, Yooji pour l’alimentation infantile et Easy Barf pour l’alimentation animale. Picard utilise également Chronofresh pour compléter sa couverture nationale. Le hub de Chilly-Mazarin centralise, contrôle et redistribue les colis surgelés. Au-delà du transport, l’offre comprend des prestations de préparation de commandes, de location de véhicules avec chauffeur et de courses locales mutualisées, selon les éléments accessibles dans la capture.

L’essor du commerce en ligne accompagne cette évolution. Des acteurs des plats préparés, de l’alimentation infantile ou de la nourriture pour animaux utilisent le réseau pour atteindre directement leurs clients. Picard y recourt également pour compléter sa couverture nationale. Chronofresh élargit ses services à la préparation de commandes, à la location de véhicules avec chauffeur et aux courses locales mutualisées. Le hub de Chilly-Mazarin centralise et redistribue les colis surgelés. Les chiffres de croissance décrivent l’activité de Chronofresh, et non le marché global.

Picard, Chronofresh, Banquiz : les acteurs des produits surgelés à la conquête du dernier kilomètre

Publié le 11 septembre 2026

Lire l'article en ligne — LSA

Synthèse

Cette page présente le dossier de LSA sur la livraison à domicile des surgelés. Elle identifie plusieurs tendances favorables : développement du commerce alimentaire en ligne, recherche de praticité, vieillissement de la population, maintien à domicile et progrès des solutions logistiques. La livraison demeure décrite comme marginale, mais susceptible de devenir un relais de développement pour le secteur.

La présentation rattache cette évolution à plusieurs usages : recherche de praticité, vieillissement de la population et maintien à domicile. Elle souligne que la livraison reste encore marginale, tout en bénéficiant des progrès des solutions logistiques. Ces éléments servent de contexte commun aux articles réunis dans le dossier.

Le dossier rassemble une analyse générale du marché, un article sur l'organisation de Picard et un autre sur le modèle en colis de Chronofresh. Il met en perspective des approches différentes de l'accès au consommateur final. La page constitue une introduction et un sommaire éditorial, plutôt qu'un reportage supplémentaire détaillant les opérations. Banquiz figure dans son titre, mais aucun article autonome consacré à cette entreprise n'est reproduit dans cette partie du PDF. Les informations précises sur Picard et Chronofresh sont développées dans les fiches qui leur sont consacrées.